



REPORT

2018



Relazione finanziaria semestrale



Al 30 giugno 2018

REPORT
2018

Indice

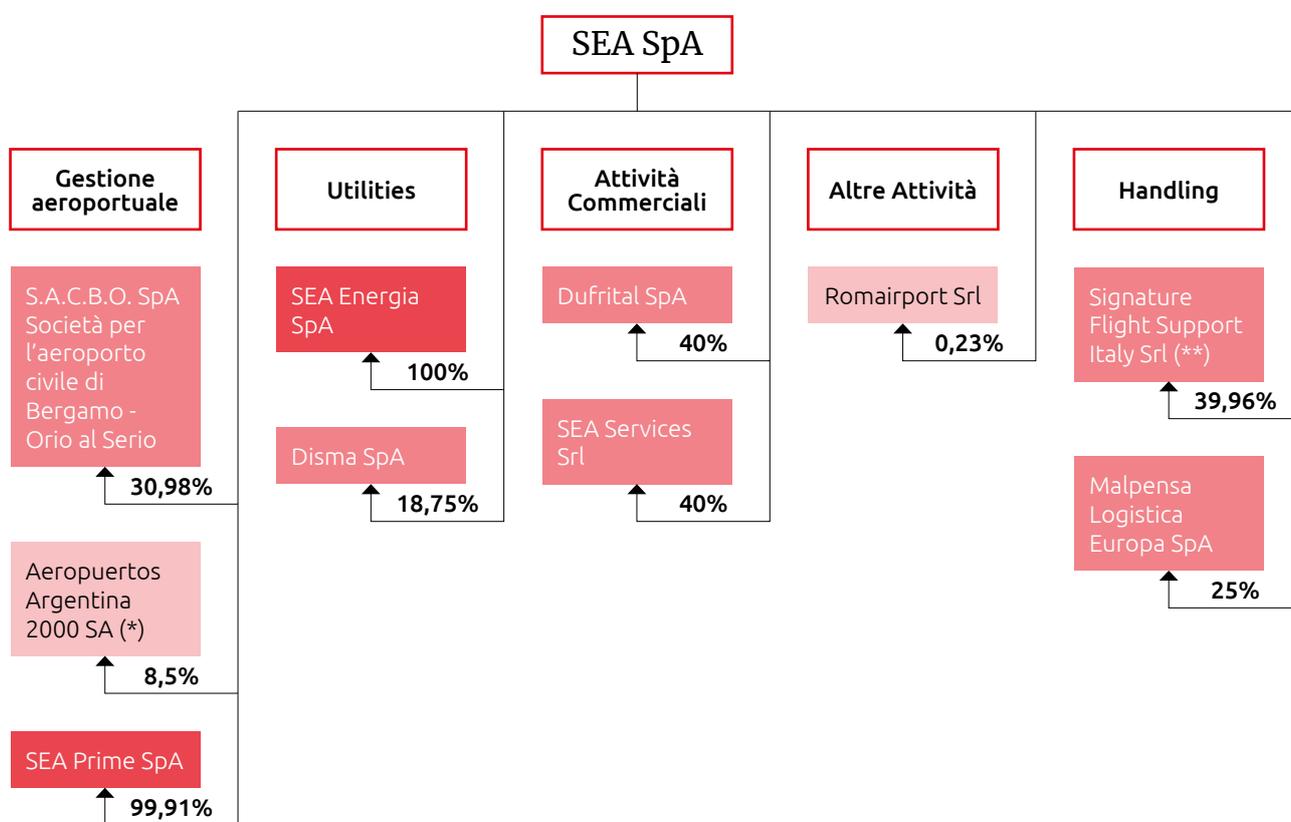
2	Dati di sintesi e informazioni generali
3	Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società
4	Organi sociali
5	I numeri del Gruppo SEA
8	Relazione sulla gestione
9	Primo semestre 2018: eventi di rilievo
11	Quadro economico di riferimento e prospettive 2018
15	Quadro normativo e regolamentare di riferimento
17	Commento ai risultati economico, patrimoniali e finanziari
24	Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2018
24	Evoluzione prevedibile della gestione
25	Andamento operativo - Analisi di settore
36	Risk Management Framework
43	Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2018
48	Altre informazioni
60	Sistema di Corporate Governance
65	Gruppo SEA - Bilancio Consolidato
66	Prospetti contabili consolidati
72	Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato
121	Relazione di certificazione



Dati di sintesi e informazioni generali

Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società

PARTECIPAZIONI DIRETTE E INDIRETTE DI SEA SPA AL 30 GIUGNO 2018



■ Partecipazione di controllo ■ Partecipazione di collegamento ■ Partecipazione in altre società

(*) Con riferimento alla partecipazione di SEA in AA 2000 si rimanda alla nota 8.5 del bilancio consolidato semestrale abbreviato.

(**) Società controllata indirettamente attraverso SEA Prime SpA.

Si evidenzia che:

- Nel Gruppo SEA al 30 giugno 2018 è incluso il Consorzio Milano Sistema in liquidazione (10% SEA SpA).
- Nel mese di febbraio 2018 SEA SpA ha formalizzato la richiesta di recesso dalla membership di SITA SC. che risulta effettivo dal 28 febbraio 2018.

Organi sociali



Consiglio di Amministrazione

(triennio 2016/2018 nominato dall'Assemblea del 4 maggio 2016)

Presidente

Pietro Vitale Antonio Modiano

Amministratori

Armando Brunini ⁽¹⁾ ⁽²⁾
Salvatore Bragantini ⁽³⁾ ⁽⁴⁾
Michaela Castelli ⁽²⁾ ⁽⁵⁾
Stefano Mion ⁽³⁾
Susanna Stefani ⁽³⁾
Susanna Zucchelli ⁽²⁾

Collegio Sindacale

(triennio 2016/2018 nominato dall'Assemblea del 4 maggio 2016)

Presidente

Rosalba Cotroneo

Sindaci effettivi

Rosalba Casiraghi
Andrea Galli
Paolo Giovanelli
Giacinto Gaetano Sarubbi

Sindaci supplenti

Anna Maria Allievi
Andrea Cioccarelli

Società di revisione

Deloitte & Touche SpA

⁽¹⁾ Vice Presidente

⁽²⁾ Membro del Comitato Controllo e Rischi

⁽³⁾ Membro del Comitato Remunerazione e Nomine

⁽⁴⁾ Membro del Comitato Etico

⁽⁵⁾ Membro dell'Organismo di Vigilanza

I numeri del Gruppo SEA

Premessa

La presente Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2018 è costituita dalla Relazione sulla Gestione e dal Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2018. Il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, redatto in migliaia di euro, viene comparato con il Bilancio Consolidato abbreviato del semestre precedente e con il Bilancio Consolidato dell'esercizio precedente ed è costituito dai Prospetti contabili (Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata, Conto

Economico Consolidato, Conto Economico Consolidato complessivo, Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato, Rendiconto Finanziario Consolidato) e dalle Note esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2018 è stata predisposta nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e omologati dall'Unione Europea e in particolare secondo lo IAS 34 - Bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, tale Bilancio Consolidato seme-

strale abbreviato non comprende tutte le informazioni richieste dal bilancio annuale e deve essere letto unitamente al bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017. Nella redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2018 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2017, opportunamente aggiornati come indicato nelle note al Bilancio consolidato semestrale abbreviato in ipotesi in cui gli stessi fossero di recente emissione.



Dati consolidati di sintesi

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

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	1° semestre 2017	Variazione
Ricavi ⁽¹⁾	336.638	320.879	15.759
EBITDA ⁽²⁾	128.189	118.752	9.437
Risultato operativo	83.740	76.075	7.665
Risultato prima delle imposte	80.133	71.370	8.763
Risultato netto da attività cessate ⁽³⁾	0	1.556	(1.556)
Risultato netto del Gruppo	57.443	52.638	4.805

⁽¹⁾ Dal 2018, a seguito dell'entrata in vigore dell'IFRS 15 che prevede l'esposizione combinata di contratti aventi un unico obiettivo commerciale, gli incentivi alle compagnie aeree finalizzati allo sviluppo del traffico sono classificati a riduzione dei ricavi. Nel 2017 erano classificati tra gli "Altri costi operativi". Per la comparabilità dei dati, i valori 2017 sono stati riclassificati.

⁽²⁾ L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi esclusi accantonamenti e svalutazioni.

⁽³⁾ Nella riga "Risultato netto da attività cessate" del primo semestre 2017 è esposto il risultato netto della società SEA Handling SpA in liquidazione come previsto dall'IFRS 5.

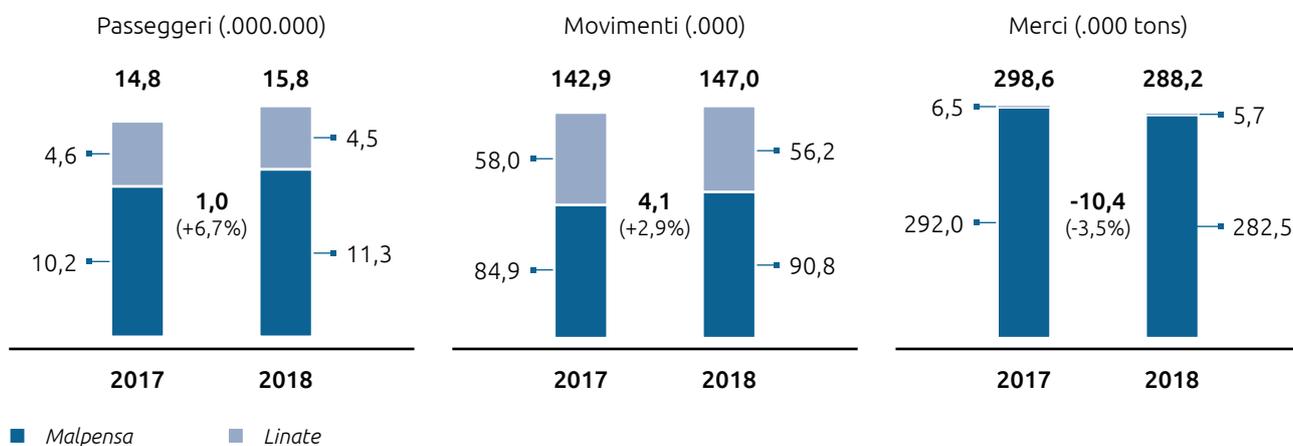
(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.313.365	1.319.249	(5.884)
Capitale circolante (B)	(191.104)	(183.837)	(7.267)
Fondi rischi e oneri (C)	(171.637)	(169.935)	(1.702)
Fondi relativi al personale (D)	(47.062)	(47.834)	772
Altri debiti non correnti (E)	(15.803)	(17.588)	1.785
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	887.759	900.055	(12.296)
Patrimonio netto di Gruppo	379.355	391.154	(11.799)
Patrimonio netto di terzi	24	23	1
Indebitamento finanziario netto	508.380	508.878	(498)
Totale fonti di finanziamento	887.759	900.055	(12.296)

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	28.845	72.140	(43.295)

	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.873	2.837



**DATI DI TRAFFICO DEL PRIMO SEMESTRE 2018 CONFRONTATI CON IL PRIMO SEMESTRE 2017
(AVIAZIONE COMMERCIALE E AVIAZIONE GENERALE)**



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



Relazione sulla gestione

Primo semestre 2018: eventi di rilievo

Airport Handling: esercizio dell'opzione da parte di dnata del 40% e trasferimento a SEA del residuo 30%

Il 30 giugno 2018 dnata ha esercitato l'opzione per l'acquisto dell'ulteriore quota del 40% del capitale di Airport Handling e di una corrispondente quota di Strumenti Finanziari Partecipativi, incrementando la sua partecipazione nella società al 70% e mantenendo la maggioranza nel Consiglio di Amministrazione, acquisita sin dal marzo 2016, in cui è stata perfezionata l'acquisizione del primo 30% della società dal Trustee (detentore dell'intero capitale sociale di Airport Handling) e del 30% degli Strumenti Finanziari Partecipativi detenuti da SEA.

L'esercizio della suddetta opzione ha comportato in luglio una serie di successivi adempimenti, fra cui: *i)* lo scioglimento del Trust per conseguimento dello scopo; *ii)* il conseguente ritrasferimento a SEA del residuo 30% del capitale; *iii)* l'incasso da parte di SEA di 13,3 milioni di euro, di cui: 10,6 milioni di euro per la cessione del 70% degli Strumenti Finanziari Partecipativi, 2,7 milioni di euro per la cessione del 70% delle azioni; *iv)* un ulteriore incasso pari a 0,4 milioni di euro corrispondente ai dividendi deliberati da Airport Handling nel 2016.



Inaugurazione della nuova facciata dell'aerostazione di Linate

Il 3 maggio 2018 è stata inaugurata la nuova facciata dell'aerostazione di Linate. Si è concluso l'intervento principale della prima fase del progetto di restyling dell'Aeroporto di Milano Linate che ha avuto inizio nel luglio 2017 e che prevede un piano di investimenti diluito negli anni sino al 2022 per un importo totale di 66,4 milioni di euro.

Air Italy con base a Malpensa

A seguito della cessione del ramo d'azienda aviation di Air Italy a Meridiana fly e del contestuale cambio di denominazione

sociale di quest'ultima in "AIR ITALY" SpA, a partire dal 1° marzo è stato realizzato il processo di integrazione delle attività operative delle due Compagnie del Gruppo, con la conseguente unificazione del personale e delle rispettive strutture organizzative. L'integrazione delle strutture operative dei due vettori nella nuova AIR ITALY S.p.A. consentirà una migliore e più efficiente organizzazione dei servizi al cliente e del network di collegamenti offerti, incentrati su due basi principali, Olbia per i voli di corto raggio e Milano Malpensa quale hub per i voli internazionali e intercontinentali.

Qatar Airways, il nuovo azionista di controllo di Air Italy, ha acquisito il 49% di AQA Holding. Alisarda, in precedenza unico azionista, detiene il 51% del capitale sociale di AQA Holding.

Sistema di gestione per la prevenzione della corruzione

Nel mese di marzo 2018 SEA ha ottenuto la certificazione del proprio sistema di gestione per la prevenzione della corruzione ai sensi della norma UNI ISO 37001:2016.

Certificazione Top employers 2018

SEA, nel mese di febbraio 2018, ha ottenuto la certificazione Top Employers Italia 2018, rilasciata da Top Employers Institute che certifica le migliori aziende al mondo in ambito Human Resources in particolare quelle che si sforzano costantemente di migliorare e ottimizzare i loro processi nel campo delle Risorse Umane.

Partecipazione a NAIS 2018 di Mosca

SEA, nel mese di febbraio 2018, ha preso parte all'edizione 2018 dell'International Forum & Exhibition for the Civil Aviation Infrastructure NAIS di Mosca, importante evento in Russia per il settore dello sviluppo dell'infrastruttura dell'aviazione civile, promosso dal Ministero dei Trasporti della Russia, dalla Russian Federal Air Transport Agency e dalla Russian Federal Tourism Agency. SEA ha presentato la propria esperienza di gestore aeroportuale unitamente al proprio *know-how* nel settore delle infrastrutture aeroportuali illustrando nel corso dell'intervento le esperienze di *airport masterplanning* recentemente svolte all'estero.

Centrale di Linate - Qualifica UVAC

SEA Energia ha aderito ad un progetto pilota promosso da Terna che consente l'accesso al mercato MSD (Mercato del Servizio di Dispacciamento) anche alla Centrale di Linate come UVAC (Unità Virtuale Abilitata di Consumo). Tale qualifica consente a SEA Energia di essere connessa con più siti di consumo, relativi alla macro zona di appartenenza, attraverso un soggetto aggregatore, nello specifico Enel X, in grado di gestire le potenze disponibili, inviando informazioni e ricevendo comandi da Terna per conto di tutte le UVAC. La durata del progetto è di tre mesi, da luglio a settembre. Durante questo periodo la centrale di Linate dovrà fornire energia qualora Terna richiedesse una maggiore immissione nella rete, a fronte di una remunerazione fissa e variabile.



Partecipazione al mercato dei servizi di dispacciamento (MSD) per gli impianti della centrale di Malpensa

Dal mese di gennaio 2018 i gruppi produttivi della centrale di cogenerazione di Malpensa sono stati abilitati a partecipare al Mercato per il Servizio di Dispacciamento (MSD).

Il dispacciamento, definibile come la gestione dei flussi di energia elettrica sulla rete, è svolto da Terna che, attraverso il Mercato per il Servizio di Dispacciamento, si approvvigiona delle risorse necessarie al mantenimento dell'equilibrio tra domanda e offerta di energia elettrica garantendo così la continuità e la sicurezza delle forniture.

Quadro economico di riferimento e prospettive 2018

Le prospettive a breve termine dell'economia globale rimangono nel complesso favorevoli, nonostante il rallentamento rilevato nel primo trimestre 2018. Anche il commercio mondiale, pur continuando a espandersi, ha subito una decelerazione.

A livello globale sono aumentati i rischi derivanti dal possibile intensificarsi dell'incertezza economica e politica. Le tensioni scaturite a seguito delle misure protezionistiche annunciate e introdotte dagli Stati Uniti e delle minacce di ritorsioni provenienti dai partner commerciali potrebbero intaccare la fiducia delle imprese. Si sono inoltre riacutizzati i rischi geopolitici, anche successivamente all'annuncio dell'uscita degli Stati Uniti dall'accordo sul nucleare con l'Iran. L'incertezza sui futuri rapporti economici fra Regno Unito e UE rimane molto elevata, alla luce dei limitati progressi sul fronte dei negoziati relativi alla Brexit.

Le quotazioni del greggio, dopo il lieve calo registrato in giugno, hanno ripreso a salire, toccando nella prima settimana di luglio i livelli massimi dalla fine del 2014; vi ha contribuito prevalentemente una sostenuta domanda globale che si è accompagnata a una sensibile riduzione delle scorte, malgrado l'incremento della produzione statunitense e la decisione da parte dell'OPEC di rivedere l'accordo sui tagli alla produzione per compensare le contrazioni dell'offerta in Venezuela e Iran.

All'inizio del 2018 la crescita nell'area dell'euro ha subito un rallentamento rispetto ai ritmi sostenuti dello scorso anno ed è rimasta moderata anche in primavera. L'inflazione è in aumento, ma la componente di fondo resta su livelli contenuti.

Nel primo trimestre del 2018 il PIL dell'area è cresciuto dello 0,4% sul periodo precedente, con un significativo rallentamento rispetto all'andamento del 2017. L'attività è stata sostenuta dalla domanda interna, soprattutto dai consumi privati; le esportazioni nette hanno invece fornito un contributo negativo. Gli indicatori congiunturali più recenti suggeriscono che il prodotto avrebbe continuato a espandersi a una velocità contenuta anche in primavera. La decelerazione nel primo trimestre è stata particolarmente accentuata in Francia e in Germania.

Sulla base delle proiezioni elaborate dalle banche centrali dell'Eurosistema diffuse in giugno, nel complesso del 2018 il PIL cresce del 2,1%.

In Italia, secondo le stime di Banca d'Italia, la crescita è proseguita, nonostante i segnali di rallentamento emersi nei mesi primaverili. Gli indicatori ad oggi disponibili evidenziano che nel secondo trimestre la produzione industriale è rimasta stazionaria, mentre l'attività nei servizi ha continuato ad aumentare: nel complesso la dinamica del PIL si è attestata attorno allo 0,2% sul periodo precedente, con rischi

al ribasso legati alla debolezza nel settore manifatturiero.

Nei primi tre mesi di quest'anno il PIL è salito dello 0,3%, in lieve rallentamento rispetto all'ultimo trimestre del 2017.

Secondo le proiezioni macroeconomiche presentate da Banca d'Italia, la crescita dovrebbe proseguire nel prossimo triennio risentendo in prospettiva dei più elevati prezzi del greggio. Sulla base dei dati annuali, il PIL è previsto in aumento dell'1,3% quest'anno, dell'1% il prossimo e dell'1,2% nel 2020.

Negli ultimi giorni di maggio e nei primi di giugno si è fortemente accentuata la volatilità sui mercati finanziari del nostro paese, in connessione con l'incertezza sulla formazione del nuovo Governo: i rendimenti dei titoli di Stato italiani sono aumentati, anche per le scadenze più brevi, e sono scesi i corsi di borsa, in particolare nel comparto bancario. Le tensioni sono state parzialmente riassorbite a partire dalla seconda settimana di giugno.

Trasporto aereo e aeroporti

Andamento del trasporto aereo mondiale nei primi quattro mesi del 2018

L'andamento mondiale del traffico passeggeri dei primi quattro mesi del 2018, misurato su un campione di 1.021 aeroporti, ha registrato un incremento di 6,6 punti percentuali rispetto allo stesso periodo del 2017, attestandosi a 2.172 miliardi di passeggeri.

Il mercato aeronautico cresce in tutte le aree geografiche. L'Asia, che pesa per il 32% sul totale del traffico mondiale, cresce dell'8,7%, seguita dall'Europa, la cui quota di mercato è del 28% e che registra un tasso di crescita del 6,9%. Le aree del Nord America e del Centro/Sud America, con quote di mercato rispettivamente

del 26% e del 9%, evidenziano tassi di crescita dei passeggeri rispettivamente pari al 4,9% e 4,8%. Nel Medio Oriente che pesa il 4% sul totale, il traffico risulta sostanzialmente stabile mentre il continente che registra il maggiore incremento in termini percentuali, nonostante ricopra esclusivamente il 3% di quota di mercato, è l'Africa con l'11,7%.

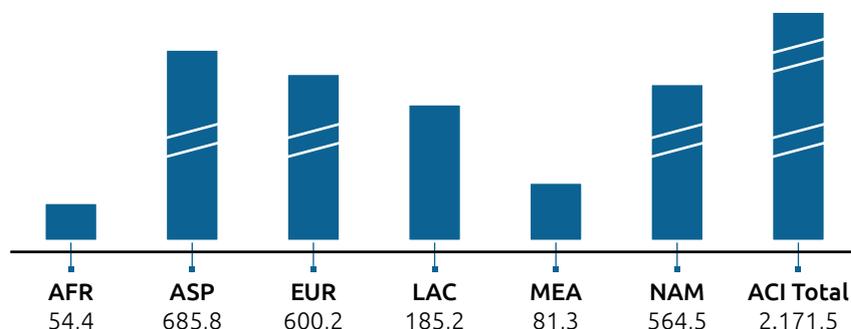
Nella classifica mondiale il primo aeroporto per flusso di traffico passeggeri risulta Atlanta (33,5 milioni, di cui 88% di traffico domestico), al secondo si posiziona Pechino (33,0 milioni, di cui 78% di traffico domestico) ed al terzo posto Dubai (30,4 milioni).

Il traffico merci evidenzia incrementi di 5,4 punti percentuali rispetto al primo quadrimestre del 2017, con 32,8 milioni di tonnellate di merce processata (su un campione di 671 aeroporti). L'Europa registra una crescita del +4,8%, il Nord America +6,5%, il Centro Sud America +11,7%, il Medio Oriente +0,9% e l'Africa +10,7% mentre l'Asia, che movimentata la maggior quantità di merci (12 milioni di tonnellate), evidenzia una crescita del 4,7% rispetto al 2017.

TRAFFICO AEREO MONDIALE AD APRILE 2018¹

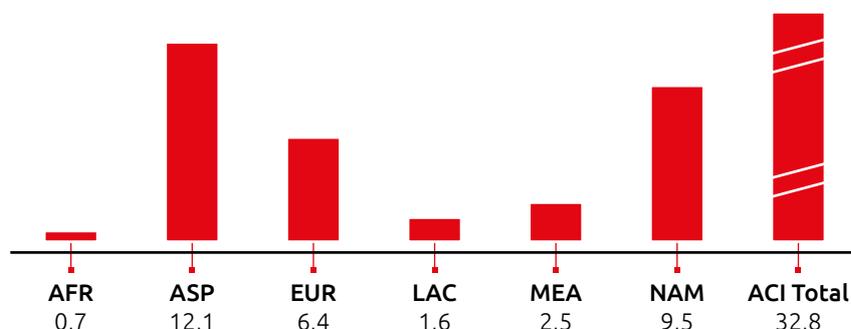
Passeggeri (2, 172 mld)

ACI World ranking volumes



Merchi (32,8 mln tons)

ACI World ranking volumes



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

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



Andamento aeroporti europei gennaio-maggio 2018

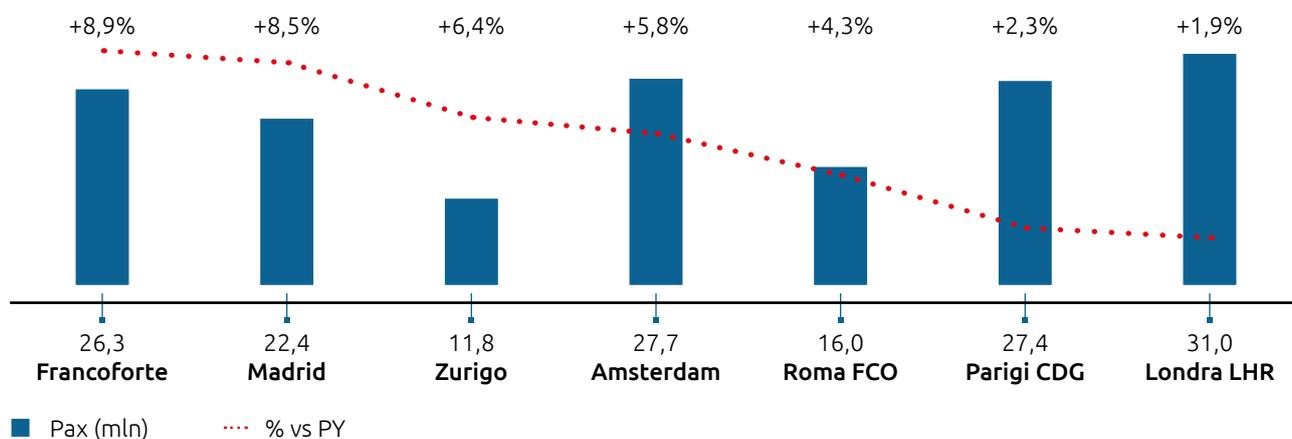
L'andamento del traffico passeggeri degli aeroporti europei associati ad ACI Europe ha evidenziato una crescita del 4,3%, attestandosi a 432 milioni di passeggeri serviti. Nel grafico seguente si evidenziano i principali hub², che rappresentano il 38% del totale del traffico degli aeroporti associati.

Nella classifica ACI Europe relativa ai 42 aeroporti europei associati, Malpensa occupa una posizione di assoluto rilievo in termini di crescita percentuale nel periodo (+11,3%), collocandosi in seconda posizione dopo l'aeroporto di Lisbona (+13,7%).

Il traffico merci fa registrare un aumento dell'1% con un totale di 4,8 milioni di tonnellate. Nella classifica dei principali aeroporti europei per volumi di merce pro-

cessata, Malpensa si conferma al quinto posto per volumi di merci trattate (233 mila tonnellate), dopo Francoforte (primo aeroporto con oltre 857 mila tonnellate), Parigi Charles de Gaulle (790 mila), Londra Heathrow (702 mila) ed Amsterdam (693 mila).

² Aeroporti hub: Francoforte, Amsterdam, Parigi Charles de Gaulle, Zurigo, Roma Fiumicino, Madrid, Londra Heathrow



Andamento del traffico sugli aeroporti italiani gennaio-maggio 2018³

L'andamento del traffico passeggeri degli aeroporti italiani associati ad Assaeroporti è in continua crescita. Nei primi cinque mesi il traffico passeggeri è stato pari a 67,4 milioni di passeggeri (+6,2%), 3,9 milioni in più rispetto ai primi cinque mesi del 2017. Il traffico internazionale evidenzia il maggiore incremento (+7,6%), mentre il traffico domestico contribuisce in minor misura (+3,7%).

I movimenti aerei nel periodo sono stati pari a 525 mila (+3,1%) e le merci totali trasportate risultano sostanzialmente allineate allo scorso anno (430 mila, +0,4%).

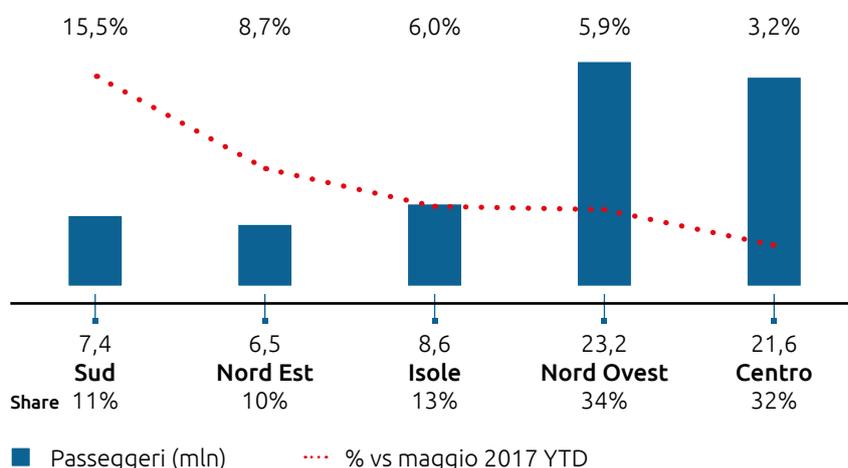
A livello nazionale gli aeroporti che

Tra gli aeroporti del Nord Ovest il sistema aeroportuale lombardo (26% del totale traffico nazionale) ha servito 17,7 milioni di passeggeri (+6,6%); Milano Malpensa ha contribuito con 9,1 milioni, Milano Linate con 3,6 milioni e Bergamo Orio al Serio con 5,0 milioni.

Al Centro Italia il sistema aeroportuale romano (27% del totale traffico nazionale) ha raggiunto 18,4 milioni di passeggeri (+3,5%); Roma Fiumicino ha servito 16,0 milioni (+4,3%), mentre Roma Ciampino con 2,4 milioni risulta in flessione (-1,9%).

hanno registrato il maggior traffico passeggeri sono Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio e Milano Linate.

Di seguito, in ordine di crescita percentuale, la distribuzione del traffico passeggeri degli aeroporti italiani aggregati per macro aree geografiche*.



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

Tra gli aeroporti del Nord Est in evidenza Venezia con 3,8 milioni (+7,4%), mentre al Sud Napoli e Catania crescono rispettivamente del 30,5% e del 9,5% registrando 3,5 milioni di passeggeri ciascuna.

³ Fonte Assaeroporti 38 aeroporti associati; i dati comprendono aviazione commerciale inclusi i transiti diretti

Quadro normativo e regolamentare di riferimento

Definizione dei nuovi corrispettivi regolamentati per l'anno 2018

A seguito del processo di consultazione avviato nel luglio 2017, che ha previsto anche due audizioni con gli utenti di Linate e Malpensa, a settembre dello scorso anno l'ENAC ha pubblicato i nuovi livelli dei corrispettivi regolamentati relativi all'esercizio 2018. I nuovi corrispettivi sono in vigore a partire dal 1° gennaio 2018 e presentano un incremento medio dello 0,9% rispetto a quelli in vigore nell'esercizio 2017, inferiore al tasso di inflazione programmata per l'anno

in questione (pari all'1,7%, come riportato nella Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza 2017, pubblicato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze nel settembre 2017).

Quadro normativo e regolamentare

La Commissione Europea - DG MOVE - ha continuato le attività finalizzate alla valutazione della Direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali, avviate nel 2016.

Nel corso del primo semestre 2018 la Commissione ha aperto una pubblica consultazione, indirizzata genericamente a tutta la cittadinanza europea e mirata a completare il percorso (più tecnico e specificamente mirato agli operatori del settore) già intrapreso con l'Inception Impact Assessment (IIA). Nella seconda parte dell'anno è attesa un'ulteriore fase della valutazione da parte della Commissione (Impact Assessment propriamente detto) intesa a verificare le possibili modalità di intervento da parte dell'Unione Europea, che potrebbero costituire il quadro della futura regolazione economica per gli aeroporti. SEA continuerà nell'azione di presidio di tale evoluzione, sia direttamente, sia mediante il lavoro delle associazioni di categoria a livello europeo e nazionale.

In ambito italiano si rimane in attesa dell'avvio di un ulteriore processo di consultazione per la definizione di nuovi modelli di regolazione da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), a suo tempo prospettato dalla stessa Autorità ma non ancora avviato.

SEA non applica i modelli di regolazione dell'ART, in quanto è regolata dal contratto di programma in deroga stipulato con l'ENAC nel 2011, in forza dell'articolo 17, comma 34-bis, del D.L. 78/2009, come convertito, con modificazioni, dalla L. 102 del 3 agosto 2009.

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

Il nuovo DPCM n. 76/2018, "Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico", la cui entrata in vigore è prevista per il 24 agosto p.v., individua le tipologie di opere per le quali sarà obbligatorio coinvolgere i cittadini nel dibattito pubblico, una forma di consultazione che avviene prima ancora che i progetti assumano la loro forma definitiva. Entro precisi limiti dimensionali e finanziari sono soggetti a débat public: autostrade e strade extraurbane; tronchi ferroviari; aeroporti; porti marittimi commerciali, vie navigabili e porti per la navigazione interna; terminali marittimi; interventi per la difesa del mare



e delle coste; interporti; elettrodotti aerei; impianti destinati a trattenerne, regolare o accumulare le acque in modo durevole; opere per il trasferimento d'acqua tra regioni diverse. Con riferimento agli aeroporti, le opere devono riguardare nuovi terminali passeggeri o merci, nuove piste di atterraggio/decollo superiori ai 1500 mt di lunghezza e con un valore di investimento complessivo superiore a 200 mln di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti. Il dibattito pubblico, che dura 4 mesi (ma che per comprovata necessità può essere prorogato di ulteriori due mesi), si svolge nelle fasi iniziali della progettazione in riferimento al progetto di fattibilità tecnica ed economica o al documento di fattibilità delle alternative progettuali. Nel caso in cui il dibattito venga attivato su richiesta specifica di amministrazioni o cittadini interessati, o avvenga per volontà specifica dell'amministrazione aggiudicatrice o dell'ente aggiudicatore, il dibattito pubblico non può svolgersi oltre l'avvio della progettazione definitiva.

Il D.Lgs. n. 65/2018 "Attuazione della direttiva (UE) 2016/1148 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 luglio 2016, recante misure per un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione" recepisce la direttiva (UE) 2016/1148 (cosiddetta direttiva NIS - Network and Information Security) sulla sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione, è entrato in vigore lo scorso 24 giugno. Il decreto persegue tre obiettivi principali:

- promuovere una cultura di gestione del rischio e di segnalazione degli incidenti tra i principali attori economici, in particolare gli operatori che forniscono servizi essenziali per il mantenimento di attività economiche e sociali e i fornitori di



- servizi digitali;
- migliorare le capacità nazionali di cyber security;
- rafforzare la cooperazione a livello nazionale e in ambito Ue.

Allo scopo di assicurare la continuità dei servizi essenziali (energia, trasporti, salute, finanza, ecc.) e dei servizi digitali (motori di ricerca, servizi cloud, piattaforme di commercio elettronico), il decreto prevede l'adozione di misure tecnico-organizzative per ridurre il rischio e limitare l'impatto di incidenti informatici e l'obbligo di notifica di incidenti con impatto

rilevante sulla fornitura dei servizi. Parallelamente, il testo individua le Autorità competenti "NIS" e i rispettivi compiti, svolti in cooperazione con le omologhe Autorità degli altri Stati membri, nonché il Computer Security Incident Response Team (CSIRT) nazionale, con compiti di natura tecnica nella prevenzione e risposta ad incidenti informatici svolti in cooperazione con gli altri CSIRT europei. Nell'allegato II del Decreto vengono individuati gli operatori di servizi essenziali tra cui sono compresi anche i gestori aeroportuali.

Commento ai risultati economico patrimoniali e finanziari

Dati quantitativi di traffico

ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEGLI AEROPORTI DI MILANO MALPENSA E MILANO LINATE

	Movimenti 1° semestre		Passeggeri ⁽¹⁾ 1° semestre		Merci ⁽²⁾ 1° semestre	
	2018	% vs 2017	2018	% vs 2017	2018	% vs 2017
Malpensa	88.631	6,9%	11.312,8	11,0%	282.514	-3,3%
Linate	45.636	-4,0%	4.464,5	-2,9%	5.666	-13,4%
Totale traffico commerciale	134.267	2,9%	15.777,4	6,7%	288.180	-3,5%
Aviazione Generale ⁽³⁾	12.709	2,6%	26,4	4,9%	-	-
Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA	146.976	2,9%	15.803,8	6,7%	288.180	-3,5%

⁽¹⁾ Passeggeri arrivati+partiti in migliaia

⁽²⁾ Merci arrivate+partite in tonnellate

⁽³⁾ Fonte Aviazione Generale: SEA Prime

Nel primo semestre 2018 il Sistema Aeroportuale di Milano gestito dal Gruppo SEA ha servito complessivamente 15,8 milioni di passeggeri, in crescita del 6,7% rispetto al primo semestre 2017 (14,8 milioni di passeggeri).

L'aumento del numero di passeggeri di aviazione commerciale (+985 mila) è attribuibile esclusivamente all'aeroporto di Malpensa che, con 1,1 milioni di passeggeri incrementali, ha registrato una crescita dell'11,0% rispetto al medesimo periodo dell'esercizio 2017.

Tale performance è stata determinata dalla maggiore capacità offerta dai vettori sia in termini di movimenti aerei (+6,9%) che di dimensione

media degli aeromobili (determinando un incremento complessivo dei posti offerti pari a +9,3%) e da un maggiore coefficiente di riempimento degli aeromobili (load factor) di 1,2 punti percentuali.

L'aeroporto di Linate ha invece registrato una flessione del numero dei passeggeri del 2,9% rispetto al primo semestre 2017 per effetto della cancellazione dell'operatività di Air Berlin (a partire dal mese di novembre 2017), del trasferimento a Malpensa della totalità del traffico di Air Italy (ex Meridiana) ad eccezione della destinazione Olbia (il cui collegamento rientra nell'ambito del servizio pubblico di continuità territoriale) e del riposizionamento dei voli da parte

di KLM ed Air France a Malpensa avvenuto nel mese di aprile 2017.

Nel periodo in esame il traffico merci ha movimentato 288 mila tonnellate, in riduzione del 3,5% rispetto al primo semestre 2017 e con un calo più pronunciato dell'export (-5,1%), mentre i movimenti aerei all-cargo sono stati pari a 6.119 (+4,7%). La riduzione delle merci trasportate si è prevalentemente concentrata sulle destinazioni Abu Dhabi, Mosca e Hong Kong. La riduzione su Abu Dhabi è stata determinata principalmente da Etihad, che ha ridotto il numero di movimenti aerei operati ed il trasportato medio, sia in inbound (-54,4%) che in outbound (-44,2%). Su Abu Dhabi si è inoltre verificata

RELAZIONE SULLA GESTIONE

la cancellazione del volo passeggeri da parte di Alitalia, con la perdita della relativa componente merci. Il volo per Mosca, operato da Air Bridge Cargo, ha subito una profonda riduzione sia in import (18% del traffico merci sulla rotta, in calo del 52,9% rispetto al primo semestre 2017) sia in export (82% del traffico merci sulla rotta, in calo del 2,5% rispetto al primo semestre 2017) per effetto della riduzione dei movimenti operati.

Milano è la quinta destinazione eu-

ropea di *business & general aviation* in Europa. SEA attraverso la propria controllata SEA Prime ha complessivamente gestito un traffico di 12,7 mila movimenti (+2,6%) e 205 mila tonnellate⁴ (+3,7%).

L'aviazione generale di Linate si conferma il primo scalo in Italia. Nel confronto con il primo semestre 2017 movimenti e tonnellaggio aeromobili sono aumentati rispettivamente dello 0,9% e dell'1,9%, attestandosi a 10,6 mila movimenti e 171 mila tonnellate⁴; il tonnellaggio dell'aero-

mobile medio transitato sullo scalo è passato da 16,0 del 2017 a 16,2 tonnellate nel semestre 2018. Anche a Malpensa movimenti e tonnellaggio⁴ sono cresciuti, rispettivamente dell'11,9% e del 14,0% (2,2 mila movimenti e 35 mila tonnellate⁴).

⁴ 1 Maximum Take Off Weight (Peso Massimo al Decollo) degli aeromobili

Conto economico

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	%	1° semestre 2017	%	Var % 2018/2017
Ricavi di gestione	324.749	96,5%	311.593	97,1%	4,2%
Ricavi per lavori su beni in concessione	11.889	3,5%	9.286	2,9%	28,0%
Totale ricavi ⁽¹⁾	336.638	100,0%	320.879	100,0%	4,9%
Costi di gestione					
Costi del lavoro	(94.903)	-28,2%	(98.919)	-30,8%	-4,1%
Altri costi di gestione	(102.507)	-30,5%	(94.611)	-29,5%	8,3%
Totale costi di gestione	(197.410)	-58,6%	(193.530)	-60,3%	2,0%
Costi per lavori su beni in concessione	(11.039)	-3,3%	(8.597)	-2,7%	28,4%
Totale costi	(208.449)	-61,9%	(202.127)	-63,0%	3,1%
Margine operativo lordo / EBITDA ⁽²⁾	128.189	38,1%	118.752	37,0%	7,9%
Accantonamenti e svalutazioni	(976)	-0,3%	(2.488)	-0,8%	-60,8%
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	(7.539)	-2,2%	(6.055)	-1,9%	24,5%
Ammortamenti	(35.934)	-10,7%	(34.134)	-10,6%	5,3%
Risultato operativo	83.740	24,9%	76.075	23,7%	10,1%
Proventi (oneri) da partecipazioni	4.248	1,3%	4.080	1,3%	4,1%
Oneri finanziari	(8.838)	-2,6%	(9.036)	-2,8%	-2,2%
Proventi finanziari	983	0,3%	251	0,1%	291,6%
Risultato prima delle imposte	80.133	23,8%	71.370	22,2%	12,3%
Imposte	(22.689)	-6,7%	(20.270)	-6,3%	11,9%
Risultato netto da attività in funzionamento	57.444	17,1%	51.100	15,9%	12,4%
Risultato netto da attività cessate ⁽³⁾	0	0,0%	1.556	0,5%	-100,0%
Risultato di pertinenza dei terzi	1	0,0%	18	0,0%	-94,4%
Risultato del Gruppo	57.443	17,1%	52.638	16,4%	9,1%

⁽¹⁾ Dal 2018, a seguito dell'entrata in vigore dell'IFRS 15 che prevede l'esposizione combinata di contratti aventi un unico obiettivo commerciale, gli incentivi commerciali alle compagnie aeree per lo sviluppo del traffico sono classificati a deduzione dei ricavi. Nel 2017 erano classificati tra gli "Altri costi di gestione". Per la comparabilità dei dati, i valori 2017 sono stati riclassificati.

⁽²⁾ L'EBITDA è definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi esclusi accantonamenti e svalutazioni.

⁽³⁾ Nella riga "Risultato netto da attività cessate" del primo semestre 2017 è esposto il risultato netto della società SEA Handling SpA in liquidazione come previsto dall'IFRS 5.

Di seguito si commentano le principali voci del conto economico.

Ricavi

I **ricavi di gestione** al 30 giugno 2018 (al netto della componente relativa ai lavori per beni in concessione e degli incentivi commerciali alle compagnie aeree) sono pari a 324.749 migliaia di euro ed includono ricavi *Aviation* per 196.801 migliaia di euro (187.583 migliaia di euro nel primo semestre 2017), ricavi *Non Aviation* per 114.741 migliaia di euro (110.084 migliaia di euro nel primo semestre 2017), ricavi *General Aviation* per 5.809 migliaia di euro (6.141 migliaia di euro nel primo semestre 2017) e ricavi *Energy* per 7.398 migliaia di euro (7.785 migliaia di euro nel primo semestre 2017).

L'incremento dei ricavi è pari a 13.156 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (+4,2%), che beneficiava di ricavi non ricorrenti pari a 2.429 migliaia di euro relativi alla revisione da parte dell'AGCM della sanzione comminata a SEA nel 2015 a seguito dell'acquisizione di SEA Prime - già ATA Ali Trasporti Aerei. Al netto di tale fenomeno, i ricavi risultano in crescita di 15.585 migliaia di euro (+5,0%). Tale *performance* è prevalentemente determinata da:

- *Aviation* per +10.930 migliaia di euro, prevalentemente per effetto dei maggiori volumi di traffico registrati nel periodo in esame sia nel segmento passeggeri, che ha beneficiato della capacità aggiuntiva offerta dai vettori e della crescita del *load factor*, che nel segmento cargo;
- *Non Aviation* per +5.262 migliaia di euro, che ha registrato crescita in tutti i principali segmenti di business, tra cui *Shops, Food & Beverage, Car Rental, Parking* e Cargo;



- *Energy* per -303 migliaia di euro, dovuti principalmente a minori ricavi di vendita di energia elettrica verso terzi, solo in parte compensati da un conguaglio sul valore dei certificati bianchi relativo ad anni precedenti;
- *General Aviation* per -303 migliaia di euro, per effetto principalmente di minori ricavi per *service* verso la collegata Signature Flight Support.

I **ricavi per lavori su beni in concessione** passano da 9.286 migliaia di euro nel primo semestre 2017 a 11.889 migliaia di euro nel primo semestre 2018, con un incremento del 28,0%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark up* rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

Costi di gestione

I costi di gestione al 30 giugno 2018, al netto dei costi per lavori sui beni in concessione, sono pari a 197.410 migliaia di euro, in crescita rispetto all'esercizio precedente di 3.880 migliaia di euro (+2,0%). I costi del primo semestre 2017 includevano poste non ricorrenti per complessivi 4.754 migliaia di euro (6.052 migliaia di euro relativi ad incentivi all'esodo e -1.298 migliaia di euro relativi allo storno dei costi di oneri di sistema stanziati nell'anno 2016), pertanto il confronto con il primo semestre 2018, che a sua volta include componenti non ricorrenti per 69 migliaia di euro, evidenzia un incremento netto pari a 8.567 migliaia di euro (+4,5%).

Tale incremento dei costi è prevalentemente determinato da:

- costo del lavoro di Gruppo, aumentato di 1.967 migliaia di euro (+2,1%) rispetto allo stesso periodo del 2017, che passa da 92.868 migliaia di euro nel 2017 a 94.835 migliaia di euro

nel 2018. L'incremento è stato principalmente determinato dallo stanziamento di competenza del periodo del rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro siglato nel 2014 e scaduto a fine 2016 e dall'aumento dell'organico conseguente alla crescita del traffico.

L'organico medio del periodo è pari a 2.774 (*Full Time Equivalent*), in aumento di 16 unità rispetto al primo semestre 2017;

- costi esterni in aumento di 6.599 migliaia di euro (+6,9%) rispetto allo stesso periodo del 2017 e pari a 102.507 migliaia di euro. Tale crescita è stata determinata dall'aumento di costi variabili, anche connessi alla dinamica del traffico e dei ricavi (vigilanza, canoni pubblici, prodotti chimici, gestione parcheggi di terzi, catering sale VIP, metano e CO₂) per 4.971 migliaia di euro e dall'aumento degli altri costi caratteristici (manutenzioni, canoni hardware/software, pubblicità) per 1.627 migliaia di euro.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 8.597 migliaia di euro nel primo semestre 2017 a 11.039 migliaia di euro nel primo semestre 2018. 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.

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'**EBITDA** si è attestato a 128.189 migliaia di euro al 30 giugno 2018 a fronte di 118.752 migliaia di euro al 30 giugno 2017, in crescita del 7,9% (+9.437 migliaia di euro). Al netto delle componen-

ti non ricorrenti precedentemente citate, che hanno penalizzato il semestre 2017 di 2.325 migliaia di euro, l'**EBITDA** cresce di 7.179 migliaia di euro (5,9%).

Accantonamenti e svalutazioni

Nel 2018 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano una riduzione di 1.512 migliaia di euro passando da 2.488 migliaia di euro del 2017 a 976 migliaia di euro nel periodo in esame e sono relativi a 340 migliaia di euro per accantonamenti netti a fondi oneri futuri (839 migliaia di euro di rilasci netti al 30 giugno 2017) e 635 migliaia di euro per accantonamenti netti a fondi svalutazione credito (3.327 migliaia di euro al 30 giugno 2017). Gli "Accantonamenti a fondo oneri futuri" sono riconducibili prevalentemente a accantonamenti per franchigie assicurative.

I minori "Accantonamenti per rischio credito" sono dovuti principalmente allo stanziamento nel semestre 2017 del credito pregresso (ante 2 maggio 2017) verso Alitalia SAI in Amministrazione Straordinaria, incluso nei crediti chirografari. Nel primo semestre 2018 sono stati stanziati accantonamenti netti per crediti commerciali, mentre non sono stati registrati accantonamenti per altri crediti o altre attività finanziarie.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla nota 9.7 del Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nel primo semestre 2018 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione aumenta

di 1.484 migliaia di euro. A fronte di un accantonamento di 7.539 migliaia di euro nel primo semestre 2018 (7.546 migliaia di euro nel primo semestre 2017) non è stato registrato nessun rilascio mentre nel primo semestre 2017 era stato registrato un rilascio del fondo pari a 1.491 migliaia di euro, al fine di adeguare il fondo alle nuove normative del settore sulle attrezzature radiogene, per le quali è prevista la sostituzione nei prossimi anni.

Ammortamenti

Nei primi sei mesi del 2018 gli ammortamenti si incrementano di 1.800 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2017 (+5,3%), passando da 34.134 migliaia di euro a 35.934 migliaia di euro. L'andamento degli ammortamenti nei periodi considerati riflette il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dal Gruppo, non superiore comunque alla durata della concessione e l'incremento delle immobilizzazioni il cui ammortamento è iniziato dopo il primo semestre 2017 (acquisto attrezzature di piazzale, edificio Sheraton a Malpensa, lavori di Restyling sulle aerostazioni ecc.). Si segnala inoltre l'accelerazione, a partire da dicembre 2017 degli ammortamenti della turbina sita nella centrale di cogenerazione di Malpensa che verrà sostituita nel 2019.

Per effetto delle dinamiche sopra esposte il **Risultato Operativo Netto** è pari a 83.740 migliaia di euro, in crescita del 10,1% rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente (76.075 migliaia di euro).

Proventi e oneri da partecipazioni

Nel primo semestre 2018 i proventi netti da partecipazioni registrano un aumento pari a 168 migliaia di euro, passando da 4.080 migliaia di euro del 2017 a 4.248 migliaia di euro del 2018 e corrispondono alla valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in società collegate. Nel confronto con l'esercizio precedente si è registrato un incremento dei proventi delle partecipazioni per effetto dei risultati stimati delle società collegate nel primo semestre 2018.

Proventi e oneri finanziari

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2018, ammontano a 7.855 migliaia di euro, in diminuzione di 930 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente.

Gli oneri finanziari si sono ridotti di 198 migliaia di euro, per l'effetto

combinato dei minori interessi passivi di periodo su finanziamenti a medio lungo termine a seguito della diminuzione dell'indebitamento lordo e della riduzione del costo medio del debito parzialmente compensato dalle maggiori commissioni su finanziamenti nei primi sei mesi del 2018 per effetto delle commissioni di garanzia relative all'erogazione BEI di fine giugno 2017.

Nel medesimo periodo, i proventi finanziari sono aumentati di 732 migliaia di euro, principalmente per l'impatto degli interessi attivi di 976 migliaia di euro maturati sul credito IRES, ed incassati ad aprile 2018 contestualmente al credito nominale corrispondente.

Imposte

Le imposte del primo semestre 2018 ammontano a 22.689 migliaia di euro in aumento rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, principalmente per effetto dell'incremento pari a 8.763 migliaia di euro dell'utile ante im-

poste (80.133 migliaia di euro nel semestre 2018 e 71.370 migliaia di euro nel semestre 2017).

Risultato netto da attività cessate

Il risultato netto da attività cessate è pari a zero a seguito della liquidazione, in data 10 luglio 2017, di SEA Handling SpA, a fronte di un utile netto pari a 1.556 migliaia di euro nello stesso periodo dell'esercizio precedente, riconducibile alla conclusione delle attività della procedura di liquidazione, che hanno portato alla definizione delle posizioni creditorie e debitorie ancora aperte.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia un incremento di 4.805 migliaia di euro, passando da 52.638 migliaia di euro al 30 giugno 2017 a 57.443 migliaia di euro al 30 giugno 2018.



Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata del Gruppo

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	993.327	998.182	(4.855)
Immobilizzazioni materiali	202.515	204.971	(2.456)
Investimenti immobiliari	3.410	3.394	16
Partecipazioni in società collegate	53.413	54.054	(641)
Partecipazioni disponibili per la vendita	26	26	0
Imposte differite attive	53.284	51.152	2.132
Altre attività finanziarie non correnti	7.190	7.190	0
Altri crediti non correnti	200	280	(80)
Capitale immobilizzato (A)	1.313.365	1.319.249	(5.884)
Rimanenze	3.605	4.104	(499)
Crediti commerciali	129.099	111.077	18.022
Crediti per imposte dell'esercizio	1.516	14.941	(13.425)
Altri crediti	10.897	9.200	1.697
Altre attività finanziarie correnti	7.500	13.300	(5.800)
Attività di esercizio a breve	152.617	152.622	(5)
Attività destinate alla vendita	5.800	0	5.800
Debiti commerciali	124.730	153.497	(28.767)
Altri debiti	189.713	174.592	15.121
Debiti per imposte dell'esercizio	35.078	8.370	26.708
Passività di esercizio a breve	349.521	336.459	13.062
Capitale circolante (B)	(191.104)	(183.837)	(7.267)
Fondi rischi e oneri (C)	(171.637)	(169.935)	(1.702)
Fondi relativi al personale (D)	(47.062)	(47.834)	772
Altri debiti non correnti (E)	(15.803)	(17.588)	1.785
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	887.759	900.055	(12.296)
Patrimonio netto di Gruppo	(379.355)	(391.154)	11.799
Patrimonio netto di terzi	(24)	(23)	(1)
Indebitamento finanziario netto	(508.380)	(508.878)	498
Totale fonti di finanziamento	(887.759)	(900.055)	12.296

Al 30 giugno 2018, il Capitale immobilizzato, pari a 1.313.365 migliaia di euro, si riduce rispetto al 31 dicembre 2017 di 5.884 migliaia di euro, principalmente per effetto della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 28.845 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 35.934 migliaia di euro.

Il Capitale circolante netto pari a -191.104 migliaia di euro aumenta di 7.267 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2017. Tale dinamica è da imputarsi prevalentemente *i)* all'aumento dei crediti commerciali, principalmente a seguito dei maggiori ricavi conseguiti nell'esercizio in esame; *ii)* alla riduzione dei debiti commerciali, che rispettano le scadenze contrattuali previste; *iii)* alla riduzione dei crediti tributari a seguito dell'incasso, avvenuto ad aprile 2018, del credito IRES

relativo alla deducibilità dell'IRAP dall'IRES per le annualità dal 2007 al 2011 (c.d. click day); *iv)* al maggior debito per imposte dirette; *v)* all'aumento del debito per addizionali legato all'aumento dei crediti commerciali; *vi)* all'aumento del debito per i servizi antincendio.

La voce "Attività destinate alla vendita" fa riferimento alla quota di Strumenti Finanziari Partecipativi e quota capitale di Airport Handling oggetto dell'opzione call, esercitata da dnata in data 30 giugno 2018. L'importo sulla voce Altre attività finanziarie correnti fa riferimento al valore di cessione del 30% degli Strumenti Finanziari Partecipativi e quota capitale di Airport Handling, oggetto di cessione a marzo 2016.

Il Capitale investito netto al 30 giugno 2018 ammonta a 887.759 migliaia di euro, con un incremento

di 12.296 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2017.

Gli altri debiti non correnti si riferiscono principalmente ai debiti verso dipendenti iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predeterminato di lavoratori, che raggiungeranno, entro agosto 2023, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia), risultano in diminuzione rispetto a dicembre 2017 per il raggiungimento da parte di alcuni lavoratori dei requisiti che ne ha determinato la liquidazione del debito stesso o la riclassifica da non correnti a correnti.

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017	Variazione
Rimanenze	3.605	4.104	(499)
Crediti commerciali	129.099	111.077	18.022
Debiti commerciali	(124.730)	(153.497)	28.767
Crediti / (debiti) diversi	(212.378)	(158.821)	(53.557)
Altre attività finanziarie correnti	7.500	13.300	(5.800)
Attività destinate alla vendita	5.800	0	5.800
Totale capitale circolante netto	(191.104)	(183.837)	(7.267)

Posizione finanziaria netta

La "Posizione finanziaria netta" pari a 508.380 migliaia di euro al 30 giugno 2018 si riduce di 498 migliaia di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2017 (508.878 mi-

gliaia di euro). La positiva generazione di cassa della gestione corrente ha permesso di finanziare le attività di investimento in immobilizzazioni materiali e immateriali e il pagamento dei dividendi per 70.262 migliaia di euro.

Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2018

Milano si aggiudica il World Routes 2020, la più importante fiera mondiale del trasporto aereo

World Routes è uno tra i principali eventi del settore aeronautico che si terrà dal 5 all'8 settembre 2020 a Milano presso il Mi.Co, e riunisce compagnie aeree, aeroporti, aviation stakeholder, industria del tu-

rismo e tourism bureau di tutto il mondo ed è organizzato da UBM.

Il documento di candidatura che ha portato all'assegnazione di questo importante evento a Milano è stato curato da SEA, Mi.Co, Regione Lombardia e Comune di Milano.

World Routes costituirà per SEA un'occasione per consolidare la

crescita degli aeroporti di Milano con l'apertura di nuove rotte, in particolare per connettere Milano con città di Asia e America, e per rafforzare la percezione dell'aeroporto e della destinazione tra i rappresentanti delle maggiori organizzazioni dell'industria dell'aviazione globale e i decision maker dello sviluppo del network.

Evoluzione prevedibile della gestione

Le prospettive a breve termine dell'economia globale rimangono nel complesso favorevoli anche se permangono significativi rischi dal possibile intensificarsi dell'incertezza economica e politica mondiale.

Il traffico aereo continua a registrare un andamento positivo. Secondo i dati a maggio riportati da IATA, l'organizzazione internazio-

nale del trasporto aereo, il traffico passeggeri globale (misurato in rpk, revenue passenger kilometers) è cresciuto del 6,1% rispetto al maggio 2017, con un leggero aumento rispetto all'incremento annuo del 6% che si era registrato nel precedente mese di aprile. La capacità è aumentata del 5,9% e il load factor è salito di 0,1 punti percentuali all'80,1%.

In considerazione del positivo andamento del traffico riscontrato nei primi sei mesi dell'anno e del percorso di efficientamento e razionalizzazione dei processi operativi in corso, si prevede che i risultati dell'anno del Gruppo confermino il trend positivo di crescita registrato negli ultimi anni.

Andamento operativo - Analisi di settore

Commercial Aviation

Il *business Commercial Aviation* comprende le attività *Aviation* e *Non Aviation*: le prime includono la gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, e l'offerta ai clienti del Gruppo SEA dei servizi e delle attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale. I ricavi generati da tali attività sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso di banchi *check-in* e spazi da parte di vettori e *handler*. Le attività *Non Aviation*, invece, includono l'offer-

ta di una gamma ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli aeroporti, nonché il comparto *real estate*. I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente dal Gruppo e, con riferimento alle attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle *royalty* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito.

In tale segmento confluiscono anche i proventi derivanti dalle attività di affitto magazzini, spazi ed uffici destinati agli operatori del *business Cargo*, quali *handler* merci, spedizionieri e *courier*.

General Aviation

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

Energy

Il *business Energy* comprende la generazione e la vendita di energia elettrica e termica destinata a terzi.

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

	Commercial Aviation		General Aviation		Energy		Consolidato	
	1° semestre		1° semestre		1° semestre		1° semestre	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
(in migliaia di euro)								
RICAVI DI GESTIONE	311.542	297.667	5.809	6.141	7.398	7.785	324.749	311.593
EBITDA	123.702	114.836	3.887	3.552	600	364	128.189	118.752
EBIT	80.545	73.357	2.885	2.799	310	(81)	83.740	76.075

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.

I costi relativi agli incentivi commerciali ai vettori per lo sviluppo del traffico sono esposti in deduzione dei ricavi in applicazione del principio contabile IFRS15

Commercial Aviation

Dati di traffico

ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL 1° SEMESTRE 2018 SUGLI AEROPORTI DI MILANO MALPENSA E MILANO LINATE

	Movimenti		Passeggeri ⁽¹⁾		Merci ⁽²⁾	
	1° semestre		1° semestre		1° semestre	
	2018	% vs 2017	2018	% vs 2017	2018	% vs 2017
Malpensa	88.631	6,9%	11.312,8	11,0%	282.514	-3,3%
Linate	45.636	-4,0%	4.464,5	-2,9%	5.666	-13,4%
Totale traffico commerciale	134.267	2,9%	15.777,4	6,7%	288.180	-3,5%

⁽¹⁾ Passeggeri arrivati+partiti in migliaia

⁽²⁾ Merci arrivate+partite in tonnellate

Nel primo semestre 2018 il Sistema Aeroportuale di Milano gestito dal Gruppo SEA ha servito complessivamente 15,8 milioni di passeggeri, in crescita del 6,7% rispetto al primo semestre 2017 (14,8 milioni di passeggeri).

L'aumento del numero di passeggeri di aviazione commerciale (+985 mila) è attribuibile esclusivamente all'aeroporto di Malpensa che, con 1,1 milioni di passeggeri incrementali, ha registrato una crescita dell'11,0% rispetto al medesimo periodo dell'esercizio 2017. L'aeroporto di Linate ha invece registrato una flessione del numero dei passeggeri del 2,9% rispetto al primo semestre 2017.

Alla buona performance di Malpensa hanno contribuito sia l'operatività del Terminal 2, dove opera esclusivamente easyJet (+214 mila passeggeri, +6,4%), che quella del Terminal 1 (+905 mila passeggeri, +13,2%).

A conferma di una crescita armonica del traffico passeggeri nel

	1° sem. 2018	Var. % su 1° sem. 2017	Inc. % sul totale
1 LONDRA	1.226,5	5,2%	7,8%
2 PARIGI	975,2	4,6%	6,2%
3 CATANIA	757,5	2,0%	4,8%
4 ROMA	656,3	-2,4%	4,2%
5 AMSTERDAM	611,0	3,8%	3,9%
6 PALERMO	481,0	48,4%	3,0%
7 MADRID	475,0	15,4%	3,0%
8 NAPOLI	438,1	-3,8%	2,8%
9 BARCELLONA	427,2	3,2%	2,7%
10 FRANCOFORTE	426,0	5,8%	2,7%
11 NEW YORK	409,3	6,1%	2,6%
12 CAGLIARI	362,3	10,0%	2,3%
13 DUBAI	346,5	8,5%	2,2%
14 BRUXELLES	320,3	1,0%	2,0%
15 LAMEZIA TERME	309,9	48,2%	2,0%
ALTRI	7.555,2	6,1%	47,9%
Totale	15.777,4	6,7%	100,0%

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

Terminal 1, tutte le categorie hanno contribuito positivamente. In particolare i vettori *legacy* hanno apportato 533 mila passeggeri (+10,3%), i vettori *low cost* 366 mila passeggeri (+30,1%), il comparto *Leisure* e *charter* 5,8 mila passeggeri (+2,5%).

In riferimento ai voli intercontinentali i passeggeri si attestano a 2,8 milioni, in incremento di 169 mila passeggeri (+6,4%) rispetto al primo semestre 2017.

L'aeroporto di Linate ha invece registrato una flessione del numero di passeggeri del 2,9% rispetto al primo semestre 2017 per effetto della cancellazione dell'operatività di Air Berlin (a partire dal mese di novembre 2017), del trasferimento a Malpensa della totalità del

traffico di Air Italy (ex Meridiana) ad eccezione della destinazione Olbia (il cui collegamento rientra nell'ambito del servizio pubblico di continuità territoriale) e del riposizionamento dei voli da parte di KLM ed Air France a Malpensa avvenuto nel mese di aprile 2017.

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

Londra con i 5 aeroporti risulta la prima destinazione europea, con oltre 1,2 milioni di passeggeri serviti, al secondo posto si posiziona Parigi ed al terzo Amsterdam.

In ambito domestico Catania è la prima destinazione mentre Roma, la seconda risente della ulteriore riduzione di traffico nonostante le nuove connessioni attivate dall'a-

eroporto di Malpensa. New York e Dubai sono invece le prime destinazioni intercontinentali.

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

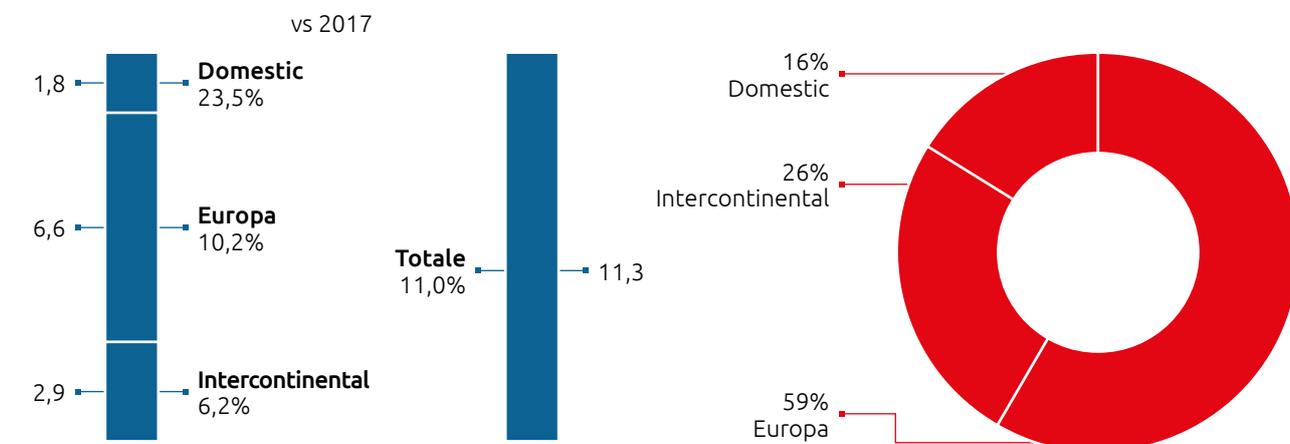
easyJet si conferma il principale vettore per volume di traffico servito sugli scali di Milano, con una market share del 24,7% sul totale dei passeggeri transitati (a Malpensa la quota è del 31,3%). Alitalia, secondo vettore, ha una quota di mercato del 18,9% (62,4% a Linate). Ryanair (quarta nel I semestre 2017) con circa 1 milione di passeggeri gestiti esclusivamente su Malpensa diventa la terza compagnia, superando Lufthansa.



	1° sem. 2018	Var. % su 1° sem. 2017	Inc. % sul totale
1 EASYJET	3.901,1	6,2%	24,7%
2 ALITALIA	2.974,5	3,5%	18,9%
3 RYANAIR	984,6	41,0%	6,2%
4 LUFTHANSA	821,7	10,4%	5,2%
5 AIR ITALY	476,3	-11,6%	3,0%
6 EMIRATES	464,0	4,7%	2,9%
7 BRITISH AIRWAYS	435,6	16,8%	2,8%
8 VUELING AIRLINES S.A.	403,1	11,2%	2,6%
9 NEOS	280,9	12,9%	1,8%
10 AIR FRANCE	272,3	-0,3%	1,7%
11 IBERIA	253,9	18,4%	1,6%
12 TURKISH AIRLINES	231,8	21,1%	1,5%
13 KLM	215,2	6,0%	1,4%
14 BLUE PANORAMA	201,9	-6,4%	1,3%
15 AEROFLOT	194,8	7,4%	1,2%
ALTRI	3.665,7	3,1%	23,2%
Totale	15.777,4	6,7%	100,0%

Lufthansa: Lufthansa e Eurowings

1° SEMESTRE 2018 - COMPOSIZIONE PER AREA GEOGRAFICA TRAFFICO PASSEGGERI PER L'AEROPORTO DI MALPENSA (.000)



Malpensa

Nel primo semestre 2018 Malpensa ha servito 11,3 milioni di passeggeri, con una crescita dell'11,0%.

Il *traffico domestico* registra un incremento del 23,5% dovuto quasi esclusivamente all'operatività di **Ryanair** che, oltre al network attivato nel dicembre 2015, ha avviato dal mese di novembre 2017 i collegamenti verso Palermo e Lamezia Terme.

Air Italy, che a partire dalla stagione estiva 2018 ha concentrato sullo scalo varesino il traffico in precedenza operato anche da Linate, cresce dell'89,3% con un apporto di 37 mila passeggeri, grazie all'attivazione dei collegamenti per Roma Fiumicino, Napoli e Palermo, oltre ad Olbia già precedentemente servita.

Alitalia con 35 mila passeggeri risulta il terzo vettore domestico avendo attivato il collegamento per Roma Fiumicino dalla stagione estiva 2018 (in precedenza operato fino al mese di febbraio 2017).

Il *traffico europeo* cresce del 10,2% e si attesta a 6,6 milioni di passeggeri.

easyJet è il vettore che ha principalmente contribuito a tale risultato attivando nel corso del primo semestre il collegamento per Berlino e proseguendo l'operatività avviata nel corso del 2017 per Lublino, Fuerteventura, Vienna e Faro (28,7 mila passeggeri in più). La compagnia aerea ha beneficiato nel periodo in esame della crescita del coefficiente di riempimento degli aeromobili (*load factor*), pur avendo aumentato la propria capacità sia in termini di nuove rotte che di dimensione media degli aeromobili.

Il trasferimento, avvenuto a partire dalla stagione estiva 2017, dell'operatività di **KLM** e **Air France** da Linate a Malpensa ha ulteriormente contribuito ad alimentare il traffico europeo con voli verso Amsterdam e Parigi Charles de Gaulle (+138 mila passeggeri).

Ryanair ha ampliato il proprio network dal mese di novembre 2017 collegando Valencia, Liverpool, Alicante e Katowice, apportando 122,8 mila passeggeri in più.

Le *destinazioni intercontinentali* si sono attestate a 2,9 milioni di passeggeri serviti, con un incremento

del 6,2% rispetto al primo semestre 2017, equivalente a 171 mila passeggeri.

Di seguito il dettaglio per area geografica:

- i) Medio Oriente (share 38%, +1,2%, +13,8 mila passeggeri): al risultato ha contribuito un aumento del *load factor* medio degli aeromobili (passato dal 70% al 72%), a fronte della riduzione della capacità offerta a parità di posti offerti.
- ii) Estremo Oriente (share 18%, +13,1%, +62,0 mila passeggeri): al risultato hanno contribuito sia l'aumento della capacità offerta (movimenti e dimensioni medie aeromobili) sia la crescita del *load factor*, passato da 76% a 78%.
- iii) Nord America (share 17%, +8,6%, +40,3 mila passeggeri): al risultato ha contribuito sia l'aumento della capacità offerta sia il numero di movimenti aerei, sostenuto anche da un lieve incremento del *load factor*, passato da 76% a 77%.
- iv) Nord Africa (share 12%, +16,8%, +51,1 mila passeggeri): al risultato ha contribuito sia l'aumento della capacità

(movimenti e dimensioni medie aeromobili) sia la crescita del *load factor*, passato da 72% a 77%.

- v) Centro/Sud America (share 9%, -6,0%, -17,3 mila passeggeri): il risultato è imputabile esclusivamente ad una riduzione dei *load factor* (da 84% a 78%), sono risultati in aumento il numero dei movimenti mentre sono sostanzialmente allineati i posti offerti.
- vi) Centro/Sud Africa (share 4%, +20,2%, +21,4 mila passeggeri): al risultato ha contribuito un maggior numero di movimenti ed un aumento delle dimensioni medie degli aeromobili a fronte della riduzione del *load factor*.

Malpensa Cargo

L'aeroporto di Malpensa si attesta a 282,5 mila tonnellate di merce processata, in flessione rispetto al primo semestre 2017 del 3,3%, con un calo più pronunciato dell'export (-4,8%). I movimenti aerei *all-cargo* sono stati pari a 5.855 (+4,9%).

La riduzione del trasportato è imputabile quasi interamente alle aree Estremo Oriente e Nord America, mentre le prime due aree per trasportato Medio Oriente ed Europa aumentano rispettivamente del 2,0% e del 3,4% rispetto al primo semestre 2017.

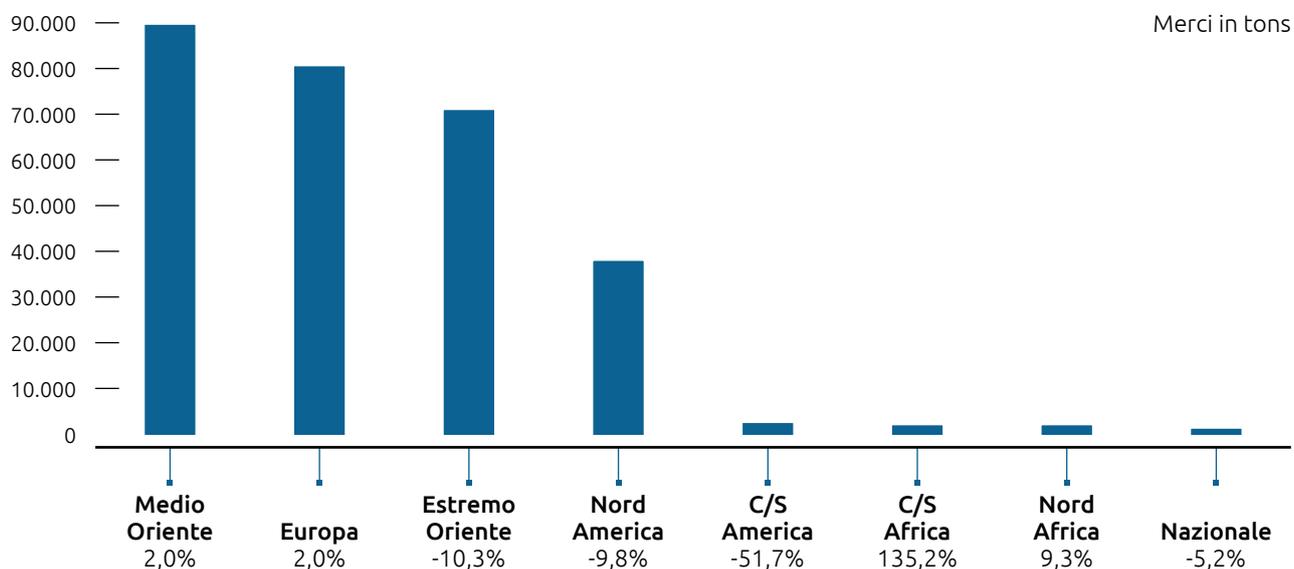
Il **traffico all-cargo** ha movimentato 206,4 mila tonnellate di merce, in calo del -4,1% rispetto al primo semestre 2017. Il risultato è princi-

palmente imputabile alla riduzione dell'operatività di Etihad Airways (-89,0%) ed a Cargolux (-14,6%).

All'interno del segmento all-cargo i principali vettori courier (Federal Express, DHL e Southern Air) hanno movimentato 36 mila tonnellate di merce (+3,5%), rappresentando il 17,4% della merce di tale comparto.

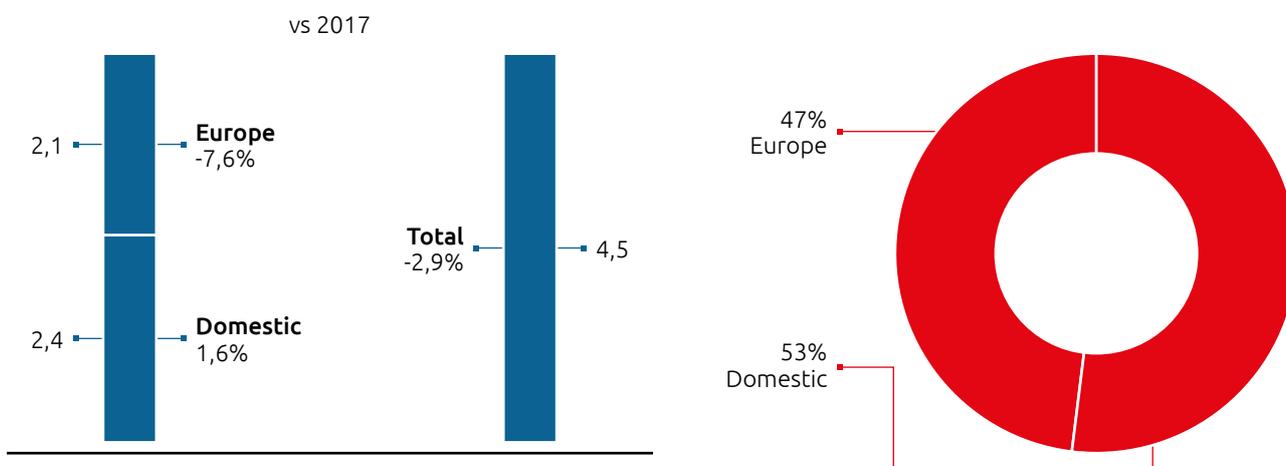
Il **traffico belly**, con 76 mila tonnellate di merce trasportata, è sostanzialmente allineato ai valori del primo semestre 2017. Emirates e Cathay, rispettivamente al primo ed al terzo posto per quantità di merce processata, risultano in decremento di circa il 7% ciascuna; Qatar, secondo vettore, cresce del 16,5%.

1° SEMESTRE 2018 - TRAFFICO MERCI PER AREA GEOGRAFICA - AEROPORTI GESTITI DA SEA



La variazione % è riferita al confronto con il primo semestre dell'esercizio precedente

1° SEMESTRE 2018 - COMPOSIZIONE DEL TRAFFICO PER L'AEROPORTO DI LINATE (.000)



Linate

L'aeroporto di Linate si attesta a 4,5 milioni di passeggeri, in calo del 2,9% rispetto al primo semestre 2017.

Alitalia, con 2,8 milioni di passeggeri serviti, rappresenta il 62% del traffico totale.

Il **traffico domestico** risulta in aumento rispetto al primo semestre 2017 (+1,6%), Alitalia, che pesa per il 91% del totale, registra uno sviluppo del 4,9% attribuibile alla nuova connessione con Trapani ed alla crescita verso Cagliari, Brindisi, Catania e Napoli, mentre la navetta Linate-Fiumicino subisce ulteriore calo (-5,6%) con 581 mila passeggeri serviti.

Nel confronto con il primo semestre 2017, ad esclusione della destinazione Olbia, sono venute meno le tratte operate a Linate da parte di Air Italy, che ha concentrato la propria operatività sullo scalo di Malpensa.

Il **traffico europeo** risulta in riduzione del 7,6%, principalmente per il venir meno dell'operatività di Air Berlin (ancora presente nel primo semestre 2017), del trasferimento a Malpensa di Air Fran-

ce e KLM a partire dalla stagione *summer* 2017 e della cancellazione delle tratte operate da Air Italy.

In controtendenza invece l'operatività di Iberia (+83 mila passeggeri) che ha trasferito da Malpensa un volo giornaliero per Madrid e British Airways che ha registrato un incremento dei passeggeri serviti su tutti i tre i collegamenti verso Londra e principalmente verso London City (attivato ad aprile 2017). Alitalia, che rappresenta il 14% del traffico passeggeri a Linate (0,6 milioni di passeggeri nel semestre in esame), registra una crescita dei passeggeri pari al 3% a seguito dell'attivazione dei voli verso Atene e Madrid dal mese di gennaio, Lussemburgo dal mese di aprile e Stoccolma dal mese di maggio e dalla crescita delle rotte già servite verso Bruxelles, London City e Parigi Orly. Positivo anche il contributo di easyJet che registra un incremento di load factor verso tutte le tratte servite (Parigi Charles de Gaulle, Londra Gatwick, Parigi Orly ed Amsterdam) e di Lufthansa sulla rotta verso Francoforte.

Ricavi

In ottemperanza al principio contabile IFRS 15, a partire dall'esercizio 2018 gli incentivi commerciali alle compagnie aeree finalizzati allo sviluppo del traffico sono iscritti in deduzione dei ricavi anziché nei costi operativi. Al fine di permettere il confronto omogeneo con l'esercizio precedente, i risultati 2017 sono stati riesposti in conformità al nuovo principio contabile.

I ricavi del periodo gennaio-giugno 2018 del **business Commercial Aviation** sono pari a 311.542 migliaia di euro, in crescita di 13.875 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente (+4,7%).

Escludendo i ricavi *non ricorrenti* (assenti nel primo semestre 2018 e pari a 2.316 migliaia di euro nel primo semestre 2017 per effetto del rimborso parziale della sanzione comminata dall'AGCM a seguito dell'acquisizione di SEA Prime - già ATA Ali Trasporti Aerei), la crescita dei ricavi rispetto all'anno precedente risulta pari a 16.192 migliaia di euro (+5,5%) ed è prevalentemente determinata dalle seguenti attività:

- **Aviation** per 10.930 migliaia di euro (da 185.871 migliaia di euro nel 2017 a 196.801 migliaia di euro nel 2018), per effetto dei maggiori volumi di traffico (inclusivi di maggiori ricavi per servizi *deicing*) per 12.734 migliaia di euro (+6,4%), della riduzione del ricavo netto medio unitario per (2.177) migliaia di euro e dell'incremento dei ricavi da spazi regolamentati per 373 migliaia di euro.
- **Non Aviation**, per 5.262 migliaia di euro (da 109.479 migliaia di euro nel 2017 a 114.741 migliaia di euro nel 2018), per effetto principalmente dei buoni risultati dei comparti *Retail (Shops, Food & Beverage, Car Rental, Servizi Bancari)* per 1.617 migliaia di euro (+3,5%) e *Parcheggi* per 1.971 migliaia di euro (+6,4%). Rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente si rileva altresì un incremento dei segmenti *Premium Services (Sale VIP e Fast Track)* pari a 404 migliaia di euro e *Real Estate* per 326 migliaia di euro. I ricavi relativi al comparto *Cargo* si attestano a 8.071 migliaia di euro con un incremento pari a 524 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2017 (+7,0%), a seguito del rinnovo di alcuni contratti ed ampliamento degli spazi in utilizzo ai *tenant*. In aumento di 430 migliaia di euro anche i ricavi per servizi, mentre sono sostanzialmente in linea i ricavi di *Advertising*. Nel comparto *Retail*, i ricavi da *Shops* hanno registrato una crescita di 1.046 migliaia di euro (+4,4%). A tale performance hanno contribuito gli incrementi di fatturato dell'area Schengen al Terminal 1, anche a seguito dell'adeguamento dell'offerta al mutato target passeggeri (caratterizzato da una più significativa componente *low cost*). I ricavi del segmento *Food & Beverage* sono cresciuti di 765

migliaia di euro (+8,1%), in particolare a Linate si registrano buone performance dei brand presenti, in controtendenza rispetto alla diminuzione del traffico passeggeri. A Malpensa Terminal 1 si segnala l'ottimo andamento generale del segmento, anche per effetto della strategia commerciale volta a soddisfare la crescente domanda di ristorazione di qualità da parte dei passeggeri *low cost*, che presentano una propensione alla spesa nel comparto analoga a quella dei passeggeri *legacy*.

I ricavi del comparto *Car Rental* hanno registrato una crescita di 682 migliaia di euro rispetto al 2017 (+9,2%) principalmente per effetto delle buone performance degli operatori di Malpensa, conseguenti alla creazione di nuovi posti auto ed all'apertura di nuovi spazi all'interno della stazione ferroviaria del Terminal 2, che hanno consentito l'ingresso di nuovi operatori. I ricavi da Servizi bancari hanno registrato una flessione pari a (877) migliaia di euro.

Costi operativi

I costi operativi del **business Commercial Aviation** risultano in incremento da 183.519 migliaia di euro del primo semestre 2017 a 188.690 migliaia di euro nel periodo in esame (+5.171 migliaia di euro, +2,8%).

I costi del primo semestre 2017 includevano poste non ricorrenti per complessivi 4.906 migliaia di euro (6.052 migliaia di euro relativi ad incentivi all'esodo e -1.144 migliaia di euro relativi allo storno dei costi di oneri di sistema stanziati nell'anno 2016), pertanto il confronto con il primo semestre 2018, che a sua volta include com-

ponenti non ricorrenti per 69 migliaia di euro, evidenzia un incremento netto pari a 10.009 migliaia di euro (+5,6%).

Il Costo del lavoro risulta in crescita di 2.857 migliaia di euro (+3,2%) principalmente determinato dallo stanziamento di competenza del periodo relativo al rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro siglato nel 2014 e scaduto a fine 2016 e dall'aumento dell'organico dovuto alla crescita del traffico.

L'aumento dei costi operativi e di materiali per complessivi 7.152 migliaia di euro è invece dovuto per 1.148 migliaia di euro da maggiori costi di metano e di CO₂ per effetto della dinamica crescente dei prezzi di mercato, per 6.004 migliaia di euro dall'incremento dei restanti costi di gestione, con particolare riferimento alle componenti legate all'aumento del traffico: tra queste si segnala l'incremento dei costi verso enti pubblici per 1.448 migliaia di euro, dei servizi aeroportuali per 666 migliaia di euro, delle attività di security per 579 migliaia di euro, dei costi per gestione parcheggi per 514 migliaia di euro, del *catering sale VIP* per 425 migliaia di euro e dei prodotti chimici relativi al servizio di *deicing* e di gestione degli eventi nevosi per 318 migliaia di euro.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, nel primo semestre 2018, l'EBITDA si è attestato a 123.702 migliaia di euro (114.836 migliaia di euro nel 2017), in incremento di 8.866 migliaia di euro (+7,7%) rispetto al medesimo periodo dell'esercizio 2017. Escludendo le componenti *non recurring*, l'incremento risulta pari a 6.343 migliaia di euro (+5,4%).

Gli ammortamenti e gli accantonamenti netti al fondo di ripristino, al fondo rischi e oneri ed al fondo svalutazione crediti sono superiori al primo semestre 2017 di complessivi 1.678 migliaia di euro.

Conseguentemente l'EBIT del *business Commercial Aviation* del primo semestre 2018 risulta pari a 80.545 migliaia di euro, in crescita di 7.188 migliaia di euro (+9,8%) rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente.

Escludendo le componenti *non recurring*, l'EBIT del primo semestre del 2018 si attesta a 80.613 migliaia di euro, in incremento di 1.261 migliaia di euro (+1,6%) rispetto al primo semestre 2017, che recepiva anche accantonamenti per perdite su crediti del vettore Alitalia in misura pari a 3.404 migliaia di euro.

Altre informazioni

Investimenti/Sviluppi spazi Aviation

L'andamento degli spazi aviation nel primo semestre 2018 risulta complessivamente allineato alle previsioni di budget. I principali elementi di sviluppo spazi del primo semestre 2018 sono di seguito elencati:

- dal 1° febbraio 2018 è operativa la nuova lounge Lufthansa in area Schengen al Terminal 1 di Malpensa di 547mq, più ampia di quella precedentemente in uso;
- dal 26 marzo American Airlines ha aggiunto 4 nuove postazioni di self check-in, passando così ad un totale di 10 postazioni installate;

- sono aumentati gli spazi per uffici operativi di AirBridge Cargo, Air Italy, Swiftair e Air Horizont mentre sono diminuiti quelli di Alitalia.

Sviluppo del comparto retail

I risultati raggiunti dal sistema retail in entrambi gli scali gestiti da SEA sono positivi specialmente se confrontati con l'andamento generale del *tax free shopping* in Italia. I dati del primo semestre 2018 mostrano, infatti, una minor propensione all'acquisto da parte di alcune nazionalità di passeggeri, performance in controtendenza per le vendite complessive negli aeroporti di Linate e Malpensa, in particolare in quest'ultimo scalo si è registrata una notevole crescita delle vendite degli *shop*, legata alla crescita del traffico rispetto al primo semestre 2017. Il Terminal 1 di Malpensa ha arricchito la sua offerta con la nuova apertura del negozio Loro Piana. A Linate si è invece registrata una minor performance, legata sia a una riduzione del traffico, sia all'impatto negativo provocato dai cantieri per l'inizio dei lavori di *restyling* del terminal.

Anche l'offerta del segmento *Food & Beverage* è stata arricchita con nuove aperture o con l'ampliamento e il *restyling* dei punti di ristoro già presenti nei tre terminal.

Accordi bilaterali

Nel contesto della recente fase di transizione governativa, le autorità nazionali competenti non hanno sottoscritto nuovi accordi bilaterali aeronautici con Paesi terzi negli ultimi mesi. È invece proseguita l'attività negoziale comunitaria, condotta dalla Commissione UE, che sta negoziando accordi verticali tra Europa ed ASEAN (Association of Southeast Asian Nations), Azerbaijan, Armenia, Brasile, Qatar, Tunisia e Turchia.



Intermodalità

È stata finalizzata una partnership con Busitalia Fast, *provider bus* a media/lunga percorrenza del gruppo Ferrovie dello Stato. Grazie all'accordo sono stati attivati 5 nuovi collegamenti autobus giornalieri da/per l'aeroporto di Malpensa, di cui tre sulla direttrice Ventimiglia - MXP e due sulla direttrice Trieste - MXP - Torino. La fase di start up del servizio è stata supportata da SEA attraverso un piano di marketing e comunicazione. SEA ha, inoltre, svolto un ruolo di coordinamento per facilitare accordi commerciali tra Busitalia e le compagnie aeree, organizzando incontri one to one.

Sviluppo della destinazione e attività di Co-Marketing

Le iniziative intraprese nell'ambito dello Sviluppo della destinazione hanno l'obiettivo di aumentare la visibilità internazionale non solo degli aeroporti di Milano ma anche della destinazione Milano/Lombardia. In questo contesto continua la collaborazione con i soggetti istituzionali quali MI-BACT, MISE, Federturismo, Asso-lombarda, Camera di commercio, Comune di Milano, Regione Lombardia. Si riassumono di seguito le principali attività svolte:

- Progetti City2City sviluppati: Milan2Toronto, per cui sono stati promossi incontri tra Air

Canada e i principali soggetti istituzionali del territorio (Comune di Milano, Explora, Asso-lombarda) per promuovere Milano e la Lombardia a Toronto e in Canada.

- Incontro con l'Ufficio Relazioni Internazionali del Comune di Milano per la condivisione delle azioni sui principali mercati internazionali (Cina, India, Thailandia, Nord America, Canada, Paesi del Golfo e Russia).
- Chiusura contratto e beauty contest per PCO per World Routes 2020.
- Partecipazione a importanti fiere del turismo, quali Borsa del Turismo-Milano.

Nel corso del primo semestre del 2018 sono stati diversi gli eventi realizzati a supporto delle compagnie per la promozione di nuove tratte o di nuovi servizi offerti da queste ultime. Si citano ad esempio quelli organizzati per Etihad Airways con il battesimo dell'acqua per il primo B789 su Malpensa, Air Italy con la presentazione della nuova livrea e l'inaugurazione delle destinazioni New York JFK e Miami International Airport, Belavia per i 10 anni di attività su Malpensa, Ernest Airlines per la nuova destinazione Leopoli. Sono inoltre proseguite tutte le attività di *co-marketing* attraverso l'utilizzo dei social media quali Newsletter e banner.

General Aviation

Ricavi

I ricavi del *business* General Aviation sono pari a 5.809 migliaia di euro, in riduzione di 332 migliaia di euro (-5,4%) rispetto al medesimo periodo dell'esercizio 2017.

Escludendo le componenti *non recurring* (che sono pari a zero nel 2018 e includono la quota parte del rimborso AGCM nel 2017 pari a 29 migliaia di euro) i ricavi 2018 risultano pari a 5.809 migliaia di euro ed in decremento di 303 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2017, che beneficiava di proventi legati al rilascio di costi accantonati negli anni precedenti.

Nel primo semestre del 2018 i costi operativi si sono ridotti di 667 migliaia di euro (-25,8%) rispetto al medesimo periodo del 2017; tale riduzione è principalmente dovuta alla riorganizzazione che ha determinato la centralizzazione delle attività amministrative in capo alla capogruppo con conseguente efficientamento a livello di *business unit*.

EBITDA ed EBIT

L'EBITDA del primo semestre 2018 è pari a 3.887 migliaia di euro, in crescita di 335 migliaia di euro (+9,4%) rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente. Escludendo le componenti *non recurring*, l'incremento risulta pari a 363 migliaia di euro (+10,3%).

Rispetto al primo semestre 2017, l'EBIT risulta in crescita di 87 migliaia di euro (+3,1%), valore che diventa pari a 116 migliaia di euro (+4,2%) al netto delle componenti *non recurring*.



Energy

Dati quantitativi

Nel primo semestre del 2018 la produzione totale di energia elettrica destinata alla vendita ha registrato un decremento del 16,7% (-30,5 milioni di kWh) rispetto al corrispondente periodo del 2017 attestandosi a 152,4 milioni di kWh, di cui circa il 62% destinato ai fabbisogni degli scali gestiti dal Gruppo SEA.

La produzione di energia elettrica destinata alla vendita alla Borsa Elettrica ha registrato un decremento del 66,7% rispetto al primo semestre del 2017 attestandosi a 23,8 milioni di kWh. La diminuzione è stata determinata principalmente dalla minore quantità di energia disponibile nelle centrali a seguito dell'incremento della vendita con contratti bilaterali e anche da condizioni economiche sul mercato elettrico meno favorevoli rispetto al primo semestre del 2017.

A seguito dell'avvio delle nuove forniture agli aeroporti di Napoli, Alghero e Torino la produzione di energia elettrica destinata alla vendita con contratti bilaterali (effettuata in autoproduzione) evidenzia un incremento di circa il 150% (+ 20 milioni di kWh) rispetto al primo semestre del 2017, attestandosi a 33,3 milioni di kWh.

Nel periodo in esame, le vendite di energia elettrica a terzi sono state pari complessivamente a 57,1 milioni di kWh e sono diminuite del 32,5% rispetto al corrispondente periodo del 2017 (-27,5 milioni di kWh).

Nei primi sei mesi del 2018 la produzione di energia termica ha registrato un incremento del 4,8% rispetto al primo semestre 2017 (+9,9 milioni di kWh) attestandosi

a 215 milioni di kWh, di cui oltre il 70% destinato ai fabbisogni degli aeroporti di Linate e Malpensa.

Le vendite ai clienti terzi sono aumentate di 4 milioni di kWh (+ 6,8% rispetto al primo semestre del 2017) attestandosi a 63,6 milioni di kWh. Tale incremento di produzione è stato determinato dal consolidarsi delle forniture alle utenze civili limitrofe al sedime aeroportuale di Linate attraverso l'interconnessione con la rete di teleriscaldamento di Milano.

I ricavi e i costi di seguito commentati si riferiscono al business Energy relativo alle attività di vendita di energia elettrica e calore a terzi.

Ricavi

Nel corso del primo semestre del 2018 il business Energy ha registrato ricavi pari a 7.398 migliaia di euro, in decremento di 387 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2017 (-5,0%). Al netto delle componenti non recurring (pari a 84 migliaia di euro nel 2017) i ricavi si riducono di 303 migliaia di euro.

Tale riduzione è imputabile per (908) migliaia di euro a minori volumi di vendita a terzi di energia elettrica e termica (pur a fronte di prezzi superiori) ed è solo in parte compensata da un conguaglio di 605 migliaia di euro relativo a certificati bianchi assegnati alla centrale di cogenerazione di Malpensa negli anni precedenti.

I costi operativi del primo semestre sono stati pari a 6.798 migliaia di euro, in riduzione di 622 migliaia di euro (-8,4%) rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente. Escludendo le componenti non recurring (presenti nel solo esercizio 2017 in misura pari a

(153) migliaia di euro e legate allo storno dei costi relativi agli oneri di sistema), i costi risultano in riduzione di 775 migliaia di euro. Tale riduzione è da attribuirsi principalmente ai costi di metano legati ai minori volumi di vendita, a causa di un PUN (Prezzo Unico Nazionale) poco favorevole nei primi sei mesi dell'anno che non ha reso conveniente la produzione e vendita di energia elettrica in eccesso rispetto al fabbisogno del Gruppo.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA del primo semestre 2018 risulta pari a 600 migliaia di euro, in incremento di 236 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2017 (e di 472 migliaia di euro al netto delle componenti *non recurring*).

L'EBIT nel primo semestre 2018 si attesta a 310 migliaia di euro, in miglioramento di 390 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'anno precedente (e di 627 migliaia di euro al netto delle componenti *non recurring*).

Emission trading

Ai sensi della Direttiva Europea 2003/87/CE, dal 1° gennaio 2005 i gestori di impianti che emettono in atmosfera CO₂, devono essere muniti di una autorizzazione rilasciata dall'autorità nazionale competente. Ciascun impianto, inoltre, deve essere munito di speciali "diritti" che gli consentano la emissione di CO₂ in atmosfera a titolo gratuito.

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

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

Nel primo semestre del 2018 la produzione complessiva di CO₂ del Gruppo è stata pari a circa 90.000 Tons, di cui circa 60.000 Tons generate dalla centrale di Malpensa e oltre 30.000 Tons prodotte dall'impianto di Linate.

Certificati verdi

Nel 2018 la Società non ha maturato gli incentivi previsti per i "certificati verdi da teleriscaldamento" in quanto il periodo per il riconoscimento del beneficio è terminato nel 2016.

Certificati bianchi

Il Gestore dei Servizi Energetici ha riconosciuto nel 2013 come CAR (Cogenerazione Alto Rendimento)

la centrale di Malpensa e ciò comporta l'esenzione dall'acquisto di certificati verdi.

Nel 2018 la Società non ha maturato gli incentivi previsti per i "certificati bianchi" in quanto il periodo per il riconoscimento del beneficio è terminato nel 2016.

Richiesta di qualificazione di SEA Energia quale Sistemi Esistenti Equivalenti ai Sistemi Efficienti di Utenza (SEESEU)

Il 29 settembre 2015 è stata richiesta al GSE la qualificazione di SEA e SEA Energia quale Sistemi Esistenti Equivalenti ai Sistemi Efficienti di Utenza (SEESEU). L'ottenimento della qualifica di SEU o SEESEU comporta il mantenimento di condizioni tariffarie agevolate sull'energia elettrica autoprodotta, con elevata efficienza e non prelevata dalla rete, limitatamente alle par-

ti variabili degli oneri generali di sistema e di rete, come previsto dal D.Lgs n. 115/08 e dall'articolo 25-bis del Decreto Legge n. 91/14 convertito con Legge n.116/14.

A maggio 2017 la società ha ricevuto comunicazione da parte del GSE di accettazione della domanda e quindi il conseguimento della qualifica stessa, sia per lo scalo di Linate sia per lo scalo di Malpensa.



Risk Management Framework

Il Gruppo SEA pone grande attenzione alla corretta gestione dei rischi correlati allo svolgimento della propria attività aziendale. A tal fine sono stati predisposti processi e procedure volti a monitorare e mitigare i rischi potenziali, ad assicurare la *safety* aeroportuale e la qualità dei servizi offerti, tutelare le attività tangibili e intangibili di interesse degli *stakeholder* e garantire nel lungo termine la creazione di valore.

A maggior supporto e integrazione dei sistemi in essere, nel 2016 il Gruppo SEA ha avviato un progetto di *Enterprise Risk Management* (ERM) finalizzato alla costruzione di un modello per l'identificazione, la classificazione, la misurazione, la valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale, nonché al monitoraggio continuo degli stessi, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del *management* e dell'*assurance* per gli *stakeholder* di riferimento.

Successivamente al completamento del progetto, il Consiglio di Amministrazione ha approvato la Policy di Enterprise Risk Management che individua nella funzione ERM, a riporto del Chief Financial e Risk Officer, un secondo livello di controllo in materia di risk management, con l'obiettivo di supportare le strutture aziendali nell'identificazione e gestione dei rischi aziendali attraverso lo sviluppo di strumenti, framework

e metodologie e garantendo al contempo un reporting periodico sull'evoluzione del profilo di rischio al management e ai vertici aziendali.

A gennaio 2018 è stata quindi costituita la funzione organizzativa ERM.

Il Management corporate e di linea sono gli *owner* primari dell'individuazione, valutazione e gestione dei rischi di propria competenza, supportati dai Risk Specialist e dalla funzione ERM. Il Top Management esamina periodicamente il profilo di rischio aziendale e indirizza la gestione dei principali rischi emersi, approvandone i piani di risposta proposti, in coerenza con gli obiettivi strategici e la propensione al rischio aziendale definita dal CdA. La funzione Internal Audit, verifica in via indipendente l'efficacia ed effettiva operatività del sistema di gestione dei rischi.

Fattori di rischio del Gruppo SEA

I rischi cui è soggetto il Gruppo SEA sono raggruppabili in quattro macro categorie: rischi di contesto esterno, rischi operativi e di *business*, rischi finanziari, rischi legali e di *compliance*.

Rischi di contesto esterno

Il Gruppo SEA svolge la propria attività di gestore aeroportuale in un regime regolamentato,

tuttavia i risultati economico finanziari del Gruppo sono ampiamente influenzati dalle dinamiche socio-politiche, macroeconomiche e concorrenziali a livello mondiale.

Di seguito si evidenziano i principali rischi di contesto esterno che possono comportare effetti particolarmente significativi sulle performance del Gruppo SEA.

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

In questo contesto, la situazione di Alitalia potrebbe comportare una riduzione dei voli sugli scali gestiti da SEA.

Ciononostante SEA ritiene di poter far fronte al rischio della diminuzione o interruzione dei voli,

anche in considerazione della redistribuzione del traffico passeggeri tra le compagnie aeree operanti sul mercato e della capacità di attrarre nuovi vettori. L'eventuale redistribuzione del traffico potrà richiedere un certo periodo di tempo, influenzando temporaneamente i risultati suddetti.

Evoluzione del quadro regolatorio e della normativa

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

Competizione

Le scelte strategiche di altri operatori, che rappresentano un'alternativa al trasporto aereo, se non coerentemente coordinate in una visione più ampia di connettività, possono rappresentare una minaccia allo sviluppo domestico del traffico sugli scali milanesi.

In particolare, lo sviluppo tecnologico di mezzi di trasporto veloci e alternativi su rotaia, ha permesso di ridurre i tempi di percorrenza da Milano per Roma e Napoli e ha reso più agevole raggiungere anche mete più lontane. L'aumento della frequenza dei treni ad alta velocità lungo queste tratte potrebbe comportare una riduzione del traffico aereo dall'aeroporto di Linate.

Rischi operativi e di business

I fattori di rischio operativi sono

strettamente collegati allo svolgimento dell'attività aeroportuale e possono impattare sulle *performance* di breve e lungo termine.

Safety & security

La sicurezza di passeggeri e dipendenti è di primaria importanza per il Gruppo che vi pone grandissima attenzione nelle attività operative e gestionali.

Al fine di monitorare, mitigare e individuare i piani di intervento in caso di emergenze, il sistema di *Safety Management System* mantiene le attività sistematiche che caratterizzano i cicli di analisi e controllo (nei Safety Board e nei Safety Committee) e gli interventi di mitigazione. Si mantengono inalterati, nella loro consistenza e validità, i principi ispiratori della politica della *Safety* aeroportuale di SEA:

- garantire la rispondenza progettuale, realizzativa e il mantenimento delle infrastrutture di volo, degli impianti e delle attrezzature ai più alti standard di riferimento;
- assicurare la revisione dei processi operativi per conseguire la maggiore conformità possibile ai dettami nazionali e internazionali in tema di *Safety*;
- monitorare il mantenimento degli standard di *Safety* per tutti gli operatori, i soggetti esterni operanti a qualsiasi titolo all'interno del sedime aeroportuale;
- garantire una ricorrente e adeguata formazione del personale, con priorità le risorse operative, ponendo particolare accento sui requisiti e sulle conseguenti azioni per un sempre migliore livello di *Safety*;
- garantire l'azione di sensibilizzazione e di comunicazione affinché ogni evento che possa avere riflessi sulla *Safety* venga segnalato attraverso la compilazione del *Ground Safety Report*.

A mitigazione degli impatti che tali eventi potrebbero avere qualora si verificassero, il Gruppo SEA si è dotato di adeguate coperture assicurative.

Interruzione attività/servizi

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.).

Eventi naturali (es. fulmini) e/o cortocircuiti per sovraccarichi, potrebbero ad esempio causare un blackout elettrico con conseguente fermo dei sistemi informativi (spegnimento dei display, ritardi partenze).

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

Affidabilità dei fornitori

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

Per ridurre al minimo l'esposizione a questo evento di rischio, l'Azienda sta implementando uno strutturato sistema di qualifica dei fornitori e monitoraggio delle performance degli stessi.

Risorse umane

Il raggiungimento degli obiettivi del Gruppo dipende dalle risorse interne e dalle relazioni instaurate con i propri dipendenti. Compor-

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

Information Technology

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

SEA pone grande attenzione alla protezione dei propri sistemi IT e di infrastruttura Telecomunicativa da accessi non autorizzati e da attacchi cyber che potrebbero anche causare la sospensione temporanea di servizi operativi o il degrado delle funzionalità stesse. A tal proposito si segnalano, in particolare, cicliche attività di vulnerability assessment e penetration test dei sistemi secondo le più moderne tecnologie e metodologie, l'istituzione di una funzione dedicata alla sicurezza informatica all'interno della Direzione ICT, le attività in corso per l'ottenimento della certificazione ISO 27001 e la definizione di un framework di riferimento del Cyber Risk che presiede a tutte le istanze tecniche e comportamentali in azienda.

Rischi finanziari

La gestione dei rischi finanziari è svolta dalla Capogruppo che iden-

tifica, 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, comunque contenuti per effetto della forte incidenza dell'autoconsumo da parte del Gruppo della produzione di energia di SEA Energia, dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity* energetiche.

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

Rischi legali e di compliance

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

La conformità di processi e procedure agli standard nazionali e internazionali consente di ritenere remoto il rischio di non *compliance* alle regole concessorie.

Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling

Procedimento relativo alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012

Con decisione del 19 dicembre 2012, la Commissione Europea ha stabilito che gli aumenti di capita-

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

Come più ampiamente descritto nella Relazione Finanziaria Annuale 2016, SEA, nel contesto di un formale progetto di 'esecuzione alternativa' della decisione, impregiudicata ogni riserva e contestazione in merito alla ritenuta illegittimità della decisione, ha posto in essere - nel quadro delle interlocuzioni tra autorità italiane e Commissione Europea - una serie di azioni tra le quali (i) la liquidazione e definitiva uscita dal mercato di SEA Handling, (ii) la costituzione di Airport Handling al fine di continuare a offrire i servizi di assistenza a terra nel contesto in condizioni di piena concorrenza con le altre società di *handling* e in regime di assoluta discontinuità





economica con SEA Handling, (iii) l'assegnazione dell'intera partecipazione nel capitale di Airport Handling in un trust denominato "Milan Airport Handling Trust", al fine di escludere qualsiasi forma di controllo di SEA su Airport Handling e continuità tra SEA Handling e la stessa Airport Handling, (iv) cessione del 30% delle azioni di Airport Handling ad un operatore terzo con l'opzione, a determinate condizioni, di poter acquistare un ulteriore 40% delle azioni.

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

Tuttavia, conclusasi medio tempore la liquidazione di SEA Handling avendo questa ceduto ogni bene residuo e definito ogni posizione attiva e passiva, a seguito dell'approvazione del bilancio finale di liquidazione da parte dell'assemblea dei soci, in data 10 luglio 2017, la società ha fatto istanza

per la cancellazione dal Registro delle Imprese.

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

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

In ragione di quanto precede, l'unico ricorso attualmente pendente contro la decisione della Commissione è quello proposto dal Comune di Milano. L'udienza di di-

scussione si è tenuta il 28 febbraio 2018. Una decisione è attesa nel corso del corrente esercizio.

Procedimento relativo all'avvio della istruttoria della Commissione Europea del 9 luglio 2014

Il 9 luglio 2014 la Commissione Europea ha deciso di avviare - nell'ambito dei poteri ad essa conferiti in materia di aiuti di Stato - una formale istruttoria, onde poter meglio approfondire alcuni aspetti relativi alla relazione di discontinuità economica tra SEA Handling e Airport Handling e alla possibile sussistenza di (ulteriori) presunti aiuti di Stato nella capitalizzazione, da parte di SEA, della nuova società.

Con decisione del 5 luglio 2016, trasmessa a SEA dal Ministero dei Trasporti in data 19 luglio 2016, la Commissione Europea ha concluso il procedimento di indagine avviato in relazione alla costituzione e capitalizzazione della società Airport Handling SpA rilevando: (i) l'assenza di continuità economica tra SEA Handling SpA ed Air-

port Handling SpA, (ii) l'assenza di trasferimento dell'obbligo di restituzione dell'aiuto di Stato incompatibile ad Airport Handling SpA nonché (iii) l'insussistenza di aiuti di Stato nella costituzione e capitalizzazione della suddetta società.

La decisione è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee in data 1 dicembre 2017.

In assenza di impugnative nei termini previsti dal diritto comunitario, la decisione della Commissione è passata in giudicato, divenendo definitiva.

Medio tempore, si è peraltro perfezionato il processo di dismissione del controllo di Airport Handling da parte di SEA:

- nel dicembre 2014, SEA congiuntamente con il Trustee del Milan Airport Handling Trust ha conferito il mandato a un advisor finanziario indipendente al fine di identificare potenziali investitori interessati all'acquisizione di una quota di partecipazione in Airport Handling;
- nel settembre 2015 il Trustee ha sottoscritto con dnata, primaria società internazionale del Gruppo Emirates attiva nel settore dell'*handling* aeroportuale, un accordo vincolante per la cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, e di analoga percentuale degli SFP detenuti da SEA in Airport Handling, con attribuzione a dnata, al *closing*, della maggioranza dei membri del consiglio di amministrazione e pertanto della *Governance* di Airport Handling;
- l'accordo prevede anche un'opzione a favore di dnata per l'acquisto, al verificarsi di determinate condizioni, di un ulteriore 40% di azioni (*call option*) e di una quota corrispondente di

SFP. La positiva decisione della Commissione Europea rispetto all'indagine del luglio 2014 ha reso non più esercitabile da parte di dnata una *put option* prevista in caso di decisione sfavorevole;

- il *closing* dell'operazione è avvenuto il 23 marzo 2016, dopo la decisione dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che non ha ravvisato nell'operazione in esame, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della Legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sul mercato, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza. A seguito di ciò si è provveduto a riclassificare come "corrente" la quota delle altre attività finanziarie in capo a SEA oggetto di prospettata cessione;
- l'investimento di dnata in Airport Handling ha portato a una valorizzazione della società di 25 milioni di euro. La transazione, a fronte della cessione del primo 30%, ha comportato il pagamento di 7,5 milioni di euro da parte di dnata, somma vincolata a garanzia di dnata per un prefissato periodo di tempo, e prevedeva l'ulteriore pagamento di 10 milioni di euro per l'acquisizione della quota addizionale del 40% (importi da suddividere proporzionalmente tra azioni e SFP rispettivamente detenuti dal Trustee e SEA).

Gli amministratori, sulla base della prevista cessione dell'ulteriore quota detenuta in Airport Handling per tramite del Trust, già nel bilancio 2017 avevano ritenuto opportuno ridurre il valore degli attivi patrimoniali iscritti in bilancio per 3.476 migliaia di euro, per tener conto della negoziazione in corso finalizzata all'operazione che avrebbe portato dnata a detenere il 70% di Airport Handling.

Tali valori sono stati confermati con l'esercizio della call avvenuta il 30 giugno 2018.

Con l'opzione per l'acquisto dell'ulteriore quota del 40% del capitale di Airport Handling dnata ha anche acquisito corrispondenti percentuali degli Strumenti Finanziari Partecipativi detenuti da SEA.

Nel mese di luglio si è perfezionata l'operazione che ha previsto: i) lo scioglimento del Trust per conseguimento dello scopo; ii) il conseguente ritrasferimento a SEA del residuo 30% del capitale; iii) l'incasso da parte di SEA di 13,3 milioni di euro 10,6 milioni di euro per la cessione del 70% degli Strumenti Finanziari Partecipativi, 2,7 milioni di euro per la cessione del 70% delle azioni; iv) un ulteriore incasso pari a 0,4 milioni di euro corrispondente ai dividendi deliberati da Airport Handling nel 2016.

Rischio connesso alla Procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia SAI S.p.A, ai sensi dell'art. 2, comma 2, del Decreto-Legge n. 347/2003

Con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017 è stata dichiarata l'apertura della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia SAI S.p.A., ai sensi dell'art. 2, comma 2, del decreto-legge n. 347/2003 ("Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017" o "Procedura Alitalia").

Stato della Procedura

Domande di insinuazione al passivo - disciplina generale

Le domande di insinuazione allo stato passivo ex art. 93 Legge Fallimentare della Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017 devono essere presentate da tutti i creditori di Alitalia: lavoratori, fornitori e chiunque vanta

un credito nei confronti di Alitalia, maturato antecedentemente alla data del 2 maggio 2017.

Le domande di insinuazione allo stato passivo della Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017 devono contenere i requisiti di cui all'art. 93 della Legge Fallimentare e dovranno riguardare tutti i crediti "concorsuali" maturati prima della data del 2 maggio 2017.

I creditori muniti di privilegio devono indicare nella domanda il tipo di privilegio, la norma di riferimento ed eventuali beni sui quali il privilegio deve essere esercitato. Il riconoscimento del privilegio comporta una preferenza nella percentuale e nell'ordine dei pagamenti dei crediti ammessi allo stato passivo.

In caso di mancata indicazione e riconoscimento del privilegio, il credito viene ammesso al passivo in chirografo, quindi verrà soddisfatto in misura proporzionale al credito ammesso e sulla base dell'attivo residuo.

I crediti maturati successivamente alla data del 2 maggio 2017 saranno pagati in prededuzione dalla Procedura di Amministrazione Straordinaria 2017.

Solo in caso di mancata ammissione del credito o contestazione sulla quantificazione o sul riconoscimento del privilegio da parte della Procedura si dovrà presentare ricorso ex art. 111 bis Legge Fallimentare.

Giudizi in corso

Tutti i giudizi in corso alla data di apertura della Procedura in cui Alitalia sia Parte vengono dichiarati interrotti ai sensi dell'art. 43 della Legge Fallimentare e, pertanto, possono essere riassunti entro 90 giorni dalla data del 2 maggio 2017.

Contratti in corso

Tutti i contratti ineseguiti o non interamente eseguiti da entrambe le parti al momento dell'apertura della Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017 proseguono, ma i commissari straordinari ("Commissari") possono sciogliersi dai contratti non ritenuti necessari.

Fino a quando la facoltà di scioglimento non è esercitata, il contratto in corso continua ad avere esecuzione.

Solo dopo che è stata autorizzata l'esecuzione del programma della Procedura Alitalia, il contraente può intimare per iscritto ai Commissari di far conoscere le proprie determinazioni in merito al contratto nel termine di trenta giorni dalla ricezione dell'intimazione; decorso infruttuosamente il termine, il contratto si intende sciolto.

Nel caso di scioglimento o di subentro dei Commissari nei contratti in corso alla data di apertura della Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017 (2 maggio 2017), i diritti dell'altro contraente sono regolati dalle disposizioni della sezione IV del capo III del titolo II della Legge Fallimentare.

Il Gruppo SEA vanta crediti sorti antecedentemente alla data del 2 maggio 2017 ("Crediti Progressivi") per: *i*) diritti di approdo, partenza, sosta e ricovero aeromobili; *ii*) tasse imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea; *iii*) diritti passeggeri; *iv*) corrispettivi per servizi e controllo di sicurezza; *v*) addizionali e diritti; *vi*) corrispettivi spazi e parcheggi; *vii*) corrispettivi vari.

Con particolare riferimento ai Crediti Progressivi,

a. in caso di subentro (che deve essere espressamente dichia-

rato) da parte dei Commissari, la Società, anche sulla base di pareri legali che SEA ha acquisito, ritiene che debbano essere integralmente pagati ai sensi di quanto dispone l'art. 74 della Legge Fallimentare equiparandoli pertanto ai Crediti Correnti;

b. in caso di mancato subentro da parte dei Commissari seguiranno le regole del concorso, nell'ambito del quale SEA potrà invocare il riconoscimento del privilegio mobiliare speciale di cui all'art. 1023 Cod. Nav. con riferimento ai crediti privilegiati.

Con domanda di insinuazione trasmessa ai Commissari in data 5 dicembre 2017 (cron. n. 06275) SEA ha chiesto di essere ammessa al passivo di Alitalia per l'importo complessivo di euro 41.050.979,58, di cui:

- euro 6.294.881,49 oltre agli interessi maturati e maturandi fino alla vendita degli aeromobili (comprese le relative pertinenze e parti separabili ex art. 1023 Cod. Nav.) in via privilegiata ex art. 1023 Cod. Nav.;
- euro 25.133.700,27 (di cui euro 2.527,77 per interessi maturati fino al 2 maggio 2017) in via chirografaria, formulando esplicita istanza di ammissione in prededuzione per l'importo di euro 1.562.565,78 (di cui euro 1.131,68 per interessi maturati fino al 2 maggio 2017), per il caso in cui i Commissari Straordinari dichiarino di volere subentrare nei Contratti di Servizi;
- euro 9.622.397,82, in prededuzione per forniture di servizi e attività in favore della Procedura di A.S. (tra il 2 maggio e il 31 ottobre 2017).

Successivamente all'insinuazione al passivo, SEA SpA ha ricevuto pagamenti da Alitalia in Amministrazione Straordinaria per un totale di 9.455.808,96 euro relativi ai crediti



post 2 maggio in prededuzione (in origine pari a 9.622.397,82 euro). Alla data del 18 luglio 2018, pertanto, il credito insinuato in prededuzione risulta pari 166.588,86 euro, di cui 23.822,50 euro per addizionali diritti e 142.766,36 euro per fatture varie.

Con comunicazione via pec del 7 febbraio 2018, i Commissari hanno informato i creditori di avere richiesto al Tribunale di Civitavecchia di poter frazionare il progetto di stato passivo, iniziando con l'esame di parte dei lavoratori e prevedendo al contempo una serie di udienze (a partire da quella già fissata del 21 febbraio 2018) nelle quali procedere alla verifica delle insinuazioni.

Posto che i Commissari hanno dichiarato di voler affrontare per prime le domande dei lavoratori, la domanda di SEA, rubricata al n. 06275, potrebbe essere dunque compresa nel previsto "quarto progetto parziale di stato passivo", da depositarsi entro il 22 ottobre 2018.

Al contempo però, i Commissari hanno reso noto di volersi comunque riservare di valutare se frazionare ulteriormente il progetto di stato passivo "per consentire di esaminare più efficientemente classi omogenee di creditori (e.g.: passeggeri ed aeroporti, fornitori, enti, banche)". Ne deriva che la domanda di SEA potrebbe essere ancora posposta ad altra data

successiva al 22 ottobre 2018. Ad oggi SEA è in attesa dell'udienza per l'esame della domanda stessa.

Si precisa inoltre che i crediti sorti successivamente alla data del 2 maggio 2017 e fino al 30 giugno 2018 sono stati ad oggi interamente liquidati, fatto salvo l'importo di 637.125,12 euro, in relazione al quale è in corso di svolgimento una analisi tra le parti e l'importo di 9.095.144,50 euro per addizionali non pagate.

In merito alla valutazione dei crediti è, tuttavia, da considerare che - allo stato - non si registrano inadempimenti o mancati pagamenti da parte di Alitalia in relazione ai Crediti Correnti, che risultano prededucibili e assistiti da privilegio, e, alla luce del comportamento complessivo e delle dichiarazioni svolte dai Commissari, non sussistono elementi che possano fare ritenere che gli stessi non dichiareranno, una volta approvato il programma dei Commissari, di subentrare nei contratti in corso con SEA, decisione dalla quale dipende il trattamento dei Crediti Progressivi, una consistente parte dei quali - si ricorda - è assistita da privilegio speciale.

Allo stato attuale, tenuto conto delle incertezze connesse (i) al fatto che il Programma dei Commissari non è ancora stato approvato e non sono note le modalità di realizzazione dello stesso (ii) non è ancora stato dichiarato da par-

te dei Commissari il subentro nei contratti in corso con SEA con conseguente equiparazione dei Crediti Progressivi ai Crediti Correnti, si ritiene, allo stato e sulla base delle informazioni attualmente disponibili, di aver valutato gli attuali profili di incertezza e di rischio nel più ampio contesto della valutazione complessiva dei crediti commerciali, prevedendo di aggiornare le stime all'ottenimento di più complete informazioni anche in attesa dei sopracitati eventi.

Le informazioni pubbliche circa il contesto economico e finanziario di Alitalia, tuttavia, non consentono di escludere che possano emergere perdite di entità anche rilevante in relazione ai crediti iscritti.

SEA, già nell'esercizio 2017, ha appostato nel fondo svalutazione crediti un importo pari a 25.252 migliaia di euro (riferito al credito progressivo ante 2 maggio 2017), credito per il quale, al momento non sussiste alcuna garanzia sull'incasso.

Si precisa che i crediti insinuati includono anche le addizionali per diritti d'imbarco per un importo pari a 6.173 migliaia di euro per i quali SEA agisce in qualità di sostituto di imposta e che vedono iscritto un corrispondente debito nel passivo verso gli Enti (INPS, Ministero dell'Interno) per i quali il vettore risulta debitore. Per tali crediti non è stato previsto uno specifico fondo svalutazione.

Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2018

Aggiornamento sul contenzioso per presunto abuso nella procedura di acquisizione di ATA

L'AGCM in data 20 dicembre 2013 ha avviato il Procedimento a seguito della denuncia di Cedikor Sociedad Anonima ("CEDICOR"), contestando a SEA di aver abusato della propria posizione dominante in violazione dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea ("TFUE") nell'ambito della procedura di gara indetta per la dismissione di ATA Ali Trasporti Aerei SpA (oggi SEA Prime SpA). In data 2 aprile 2015, chiudendo il Procedimento, AGCM ha confermato l'accusa mossa a SEA, irrogandole una sanzione pecuniaria dell'importo pari 3.365.000 euro. Pur procedendo al pagamento della sanzione, avverso il Provvedimento SEA ha depositato il ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale ("TAR"). Nel suddetto ricorso si impugnano la legittimità e il merito del Provvedimento.

Con sentenza n. 1188 del 23 gennaio 2017, il Tar Lazio ha accolto parzialmente il ricorso di SEA, annullando il Provvedimento nella parte che irroga la sanzione e demandando all'Autorità di procedere alla rideterminazione della stessa sulla base dei nuovi parametri indicati dal giudice amministrativo. Con provvedimento del 27 aprile 2017, l'Autorità ha rideeterminato la sanzione, fissando il nuovo importo globale della stessa in 936.320 euro.

SEA, che in data 8 luglio 2015, in pendenza del procedimento dinanzi al Tar Lazio, aveva effettuato il pagamento integrale della sanzione, oltre a 2.535,27 euro per interessi di mora ha, quindi, chiesto all'Autorità, in data 9 Maggio 2017, la restituzione di quanto indebitamente versato pari a 2.428.680 euro, oltre al rimborso della porzione di interessi che - essendo stati calcolati su di una base capitale rideterminata dal Tar Lazio - risultano oggi essere stati comunque versati in eccesso. SEA ha altresì chiesto la corresponsione degli interessi legali, maturati sull'importo versato. In data 30 maggio 2017, l'Autorità ha dato conferma dell'avvenuta rideterminazione della sanzione in 936.320 euro e dell'avvenuta comunicazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze, del nulla osta alla restituzione della somma complessiva di 2.430.343 euro (di cui 2.428.680 euro a titolo di sanzione e 1.663 euro a titolo di interessi di mora). L'incasso del bonifico del Ministero dello Sviluppo Economico è stato registrato il 29 giugno 2018.

Contenzioso avviato da ATA Handling

Nel mese di maggio 2015, da parte di ATA Handling in liquidazione e sottoposta a procedura di concordato preventivo, è stato notificato un atto di citazione a SEA SpA e al Comune di Milano, in cui ATA Han-

dling, rifacendosi alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling, chiede il risarcimento del danno da essa stessa subito a causa dei suddetti aiuti di Stato, erogati sotto forma di aumenti di capitale, che avrebbero gravemente pregiudicato l'attività di ATA Handling: potendo, infatti, SEA Handling contare su sistematiche coperture delle perdite, ha applicato sul mercato tariffe nettamente più basse di quelle che avrebbe potuto applicare in assenza degli aiuti. Ciò da un lato avrebbe costretto ATA Handling ad applicare anch'essa tariffe più basse di quelle che avrebbe potuto applicare in un mercato non distorto, dall'altra parte avrebbe impedito ad ATA Handling l'acquisizione di una quota di mercato maggiore.

Tale situazione avrebbe impedito ad ATA Handling di operare sul mercato in condizioni di equilibrio, determinandone la liquidazione. Nel mese di settembre 2013 e, una seconda volta, nel mese di luglio 2014, ATA Handling aveva richiesto il risarcimento dei danni a causa degli asseriti aiuti di Stato, ma entrambe le richieste sono rimaste prive di riscontro, pertanto ATA Handling ha notificato l'atto di citazione, quantificando i danni, tramite un'analisi differenziale dei due scenari (SEA Handling con aumenti di capitale e SEA Handling senza aumenti di capitale), in 93,1 milioni

di euro. Da parte di SEA è già stata prodotta la documentazione atta a scardinare la tesi del prezzo predatorio, inoltre, avendo le convenute presentato eccezione di difetto di giurisdizione, ATA Handling ha introdotto avanti alla Corte di Cassazione il regolamento di Giurisdizione, al fine di accertare se la giurisdizione sulla causa risarcitoria sia di competenza del Giudice civile o del Giudice amministrativo. La Corte di Cassazione ha confermato la giurisdizione del Giudice ordinario cui la causa è stata rimessa per la prosecuzione sul merito.

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

Coerentemente con l'impostazione adottata nelle precedenti chiusure in merito alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012, anche per il contenzioso avviato da ATA Handling, derivando direttamente dalla decisione sopra citata e facendo a questa esplicito riferimento, non viene effettuato nessun appostamento di fondi per rischi e oneri nel bilancio di SEA.

Contenzioso avviato da Emilio Nosedà dinanzi al Tribunale di Buenos Aires

Nel 2005 è stato notificato a SEA un ricorso presentato da Emilio Nosedà dinanzi al Tribunale di Buenos Aires per ottenere l'adempimento di presunti impegni assunti nel 1997 da SEA nei confronti di Delta Group S.A., società uruguayana di

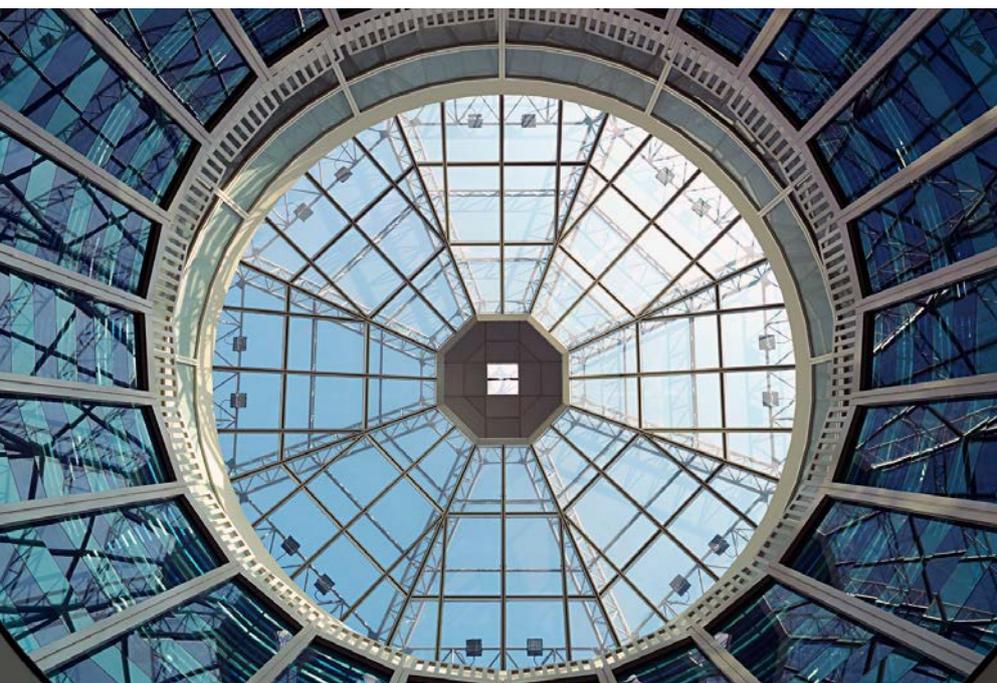
cui egli stesso era legale rappresentante e che ha supportato SEA nella fase di gara per la concessione degli aeroporti argentini.

Il signor Nosedà, come cessionario dei diritti di Delta Group, chiedeva la condanna di SEA a trasferire il 2% delle azioni di AA2000 a fronte del pagamento del suo attuale valore di mercato; a risarcire il danno per perdita di chance relativo alla mancata possibilità per Delta Group di rivendere le azioni nel periodo in cui valevano più del prezzo allora pattuito (pari a 2 milioni USD), danno non quantificato e a risarcire il danno per lucro cessante relativo alla mancata assegnazione a Delta Group di alcune concessioni in tre aeroporti argentini, danno non quantificato. A chiusura della fase probatoria e nelle more dell'emissione della sentenza, tenendo conto anche della sostituzione dell'organo giudicante nel frattempo intervenuta e dell'accoglimento della richiesta di Nosedà di gratuito patrocinio, SEA ha presentato una proposta di transazione del valore di 500.000 USD che non è stata accettata. Nosedà ha chiesto una somma pari a USD 3,5 milioni, oltre alle spese giudiziali. In data 30 dicembre 2016 il Tribunale Commerciale n.2 di Buenos Aires ha depositato la sentenza, notificata il 2 febbraio 2017, con la quale ha rigettato la domanda proposta dal signor Nosedà e volta a ottenere gli impegni assunti nel 1997 di cui si è precedentemente parlato, condannandolo al pagamento delle spese di lite. Il signor Nosedà ha presentato appello avverso al provvedimento. Attualmente la causa è sospesa presso il Tribunale commerciale in attesa che gli eredi di una terza parte, chiamata dal Tribunale in quanto assegnataria di parte dei diritti di Delta Group, compaiano in giudizio. SEA ha appostato, nel fondo rischi e oneri del proprio bilancio, un importo adeguato per la copertura del rischio.



Contenzioso avviato da SEA verso Agenzia delle Dogane - Sentenza 3553/2015 emessa dalla Corte d'Appello di Milano

La Sentenza della Corte d'Appello di Milano, pubblicata in settembre 2015, è relativa al contenzioso in essere con Agenzia delle Dogane per il mancato pagamento degli importi per l'utilizzo degli spazi messi a disposizione da SEA. Questa decisione conferma le motivazioni della Sentenza di 1° grado, in cui l'Agenzia delle Dogane era stata condannata a riconoscere a SEA l'importo di 5.591 migliaia di euro. L'Agenzia delle Dogane a dicembre 2016 ha impugnato dinanzi alla Suprema Corte di Cassazione la predetta sentenza, contestando la spettanza di quanto stabilito dal giudice di appello. Non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, nessun provento è stato iscritto nella presente relazione.



Contenziosi civili SEA/ ENAV

La causa ha ad oggetto l'azione di rivendica, promossa da SEA, dei beni erroneamente trasferiti a ENAV con verbali di consegna provvisori del 1983/1984. La Corte d'Appello, ribaltando la sentenza di primo grado, ha accolto la domanda di SEA ed escluso il trasferimento a ENAV dei beni sopra citati. La sentenza 3406/2015 riconosce a SEA il diritto di superficie sulle aree demaniali degli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa oggetto di concessione e quindi la proprietà temporanea sui beni realizzati.

Nel febbraio 2016 sia l'Avvocatura per conto dei Ministeri sia ENAV hanno proposto ricorso in Cassazione contro la sentenza della Corte d'Appello 3406/2015 che ha accolto integralmente le domande di SEA. Quest'ultima ha richiesto, ad aprile 2016, la notifica del controricorso con ricorso incidentale condizionato sia verso i Ministeri sia verso ENAV. Attualmente il contenzioso è pendente in Cas-

azione, in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

È altresì pendente avanti il Tribunale di Milano un contenzioso avente ad oggetto l'azione di rivendica di SEA verso ENAV per i beni compresi nel D.M. 14/11/2000; l'udienza per la precisazione delle conclusioni, prevista per il 5 dicembre 2017, è stata rinviata al 29 maggio 2018. In tale udienza il Giudice ha concesso un ulteriore rinvio al 17 luglio 2018. Durante quest'ultima udienza le parti hanno rappresentato al giudice l'andamento delle negoziazioni, e quest'ultimo ha, quindi, rinviato la causa per la precisazione delle conclusioni al 12 febbraio 2019.

Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco

La legge 27/12/2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) art. 1, comma 1328, ha istituito il Fondo antincendi alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato nella misura di 30 milioni di euro annui, al fine di ridurre il co-

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

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

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

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

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

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

La Corte di Cassazione, con ordinanza 27074/16 ha rimesso alla Corte Costituzionale l'esame sulla costituzionalità di tale norma. Tale giudizio è ad oggi pendente.

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

Nel mese di dicembre 2016, il Gestore dei Servizi Energetici (GSE) ha trasmesso alla controllata SEA Energia un verbale redatto a seguito del sopralluogo (effettuato nel marzo 2016) per la verifica dei dati forniti per la richiesta dei certificati verdi da teleriscaldamento per la centrale di Linate. Il GSE ha chiesto la restituzione di 17.106 certificati verdi per il periodo 2010 - 2014 (di cui 12.435 di competenza della Società e 4.671 di competenza A2A) che ha comportato l'iscrizione di un fondo oneri futuri pari a 1.049 migliaia di euro, in quanto tali certificati sono stati incassati alla data del 31 dicembre 2016. La Società, assistita dai propri legali, ha proposto ricorso entro i termini previsti, provvedendo

però alla restituzione dei certificati verdi richiesti dall'autorità a maggio 2017 e iscrivendo un ulteriore fondo per i certificati verdi relativi al periodo 2015-2016, che risultano interamente incassati alla data di chiusura dell'esercizio 2017. Non ci sono ulteriori aggiornamenti rispetto a quanto riportato nella relazione di Bilancio 2017.

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

Nel corso del 2017 si è svolta una verifica da parte del Gestore dei Servizi Energetici relativamente ai certificati bianchi assegnati per il periodo 2012 - 2015. Il GSE ha valutato che l'energia termo-frigorifera utilizzata per alcuni servizi interni non possa essere incentivata; di conseguenza è stato iscritto, già nell'esercizio 2017, un fondo oneri futuri pari a 500 migliaia di euro, in quanto tali certificati risultano interamente incassati. Non ci sono ulteriori aggiornamenti rispetto a quanto riportato nella relazione di Bilancio 2017.

Aggiornamento sulla sentenza 7241/2015 del Tribunale civile di Milano

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

nistero dei Trasporti ha proposto ricorso in Cassazione riprendendo le motivazioni dell'Appello senza alcuna novità sostanziale.

SEA in data 9 giugno 2017 ha provveduto al deposito in Corte di Cassazione degli atti: Controricorso e ricorso incidentale notificato.

Agenzia delle Entrate - avvisi di accertamento in materia di IVA

A seguito delle note e già definite attività di verifica volte ad accertare il regolare assolvimento delle accise gravanti sull'energia elettrica utilizzata per il funzionamento degli scali di Linate e Malpensa avviate nei confronti di SEA dagli Uffici Territoriali dell'Agenzia delle Dogane di Malpensa e Linate, SEA ha ricevuto in data 16 novembre 2016 la notifica di un Avviso di Accertamento per l'anno 2011 relativo ai profili IVA della questione. Avverso tale atto è stato proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano che ha deliberato in senso favorevole all'Agenzia delle Entrate. In data 11 dicembre 2017, infatti, è stata depositata la Sentenza n. 6835/2017 avverso la quale è stato proposto appello presso la Commissione Tributaria Regionale. Si è in attesa di ricevere la data per la fissazione dell'Udienza. In data 8/8/2017, l'Agenzia delle Entrate ha notificato ulteriori quattro Avvisi di Accertamento per le successive annualità dal 2012 al 2015, avverso i quali la Società ribadendo l'infondatezza della pretesa tributaria sottostante, ha proposto autonomi ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale di cui si è in attesa della fissazione dell'udienza.



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

In conseguenza della notifica di numerosi Avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro concernenti l'applicazione dell'imposta sulla restituzione di somme come definite dalle Sentenze emesse dal Tribunale Civile di Milano, la Società ha contestato all'Agenzia delle Entrate l'erronea applicazione dell'imposta in misura proporzionale in luogo di quella fissa. Il primo dei ricorsi presentati e discussi in Commissione Tributaria Provinciale di Milano ha avuto esito favorevole essendo state giudicate fondate

le richieste avanzate dalla Società con condanna dell'Agenzia delle Entrate alla rifusione delle spese. Avverso tale Sentenza favorevole, l'Agenzia delle Entrate in data 28 dicembre 2017 ha proposto Atto di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale a seguito del quale anche la Società ha provveduto a costituirsi in giudizio. Si è in attesa della fissazione dell'udienza sia per il suddetto giudizio di secondo grado sia per quelli di primo grado concernenti gli ulteriori avvisi impugnati dalla Società.

Il complesso delle situazioni sopra descritte, relative ai contenziosi con l'Agenzia delle Entrate, trova ampio riscontro nell'apposito Fondo per rischi fiscali.

Rimborso click day

Si segnala che nel mese di aprile 2018, la Società ha incassato il credito IRES relativo alla deducibilità dell'IRAP dall'IRES per le annualità dal 2007 al 2011 per un importo complessivo di 10,7 milioni di euro. Tale credito trae origine dall'apposita istanza di rimborso presentata telematicamente nel corso del 2013 (c.d. *click day*) ai sensi dell'art. 2 del D.L. n. 201/2011 (c.d. Decreto Salva Italia) introduttivo dell'integrale deduzione dalla base imponibile IRES dell'IRAP dovuta in relazione alle spese per il personale dipendente ed assimilato.

Altre informazioni

Customer Care

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

I dati di puntualità 2018 disponibili (ultimo aggiornamento gennaio - maggio 2018), evidenziano una diminuzione della performance rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. I dati raccolti si riferiscono a tutte le tipologie di voli commerciali.

A livello medio europeo i voli puntuali in arrivo e in partenza sono stati rispettivamente circa il 77,7% e il 75,4%, percentuali inferiori di 5 punti rispetto ai dati dell'analogo periodo dello scorso anno.

Linate, con circa l'86% di voli partiti puntuali, è con Atene, l'aeroporto che detiene il primato degli scali compresi in questa classifica. Malpensa, con circa l'81% dei voli partiti puntuali, è in lieve diminuzione rispetto ai valori dello scorso anno (84% nel 2017), ma mantiene valori di puntualità superiori alla media europea e agli aeroporti di dimensioni analoghe (in ordine decrescente Vienna, Düsseldorf, Ginevra, Bruxelles e Luton).

A Malpensa la puntualità in partenza relativa ai soli voli di linea passeggeri, per il primo semestre, segna un progressivo del 79,4%, con un recupero di puntualità (differenza tra puntualità in partenza e puntualità in arrivo) di 2,8

punti. Anche l'analisi per Terminal mostra un andamento analogo: il Terminal 1 chiude il semestre con una puntualità in partenza del 78,9% (+2,9 punti di recupero) e il Terminal 2 fa segnare un valore consuntivo dell'80,6% (+2,4 punti di recupero).

Positivi i dati riferiti al numero dei bagagli disguidati con i seguenti valori:

- Malpensa Terminal 1 = 2,08 bagagli disguidati/1.000 passeggeri partiti;
- Malpensa Terminal 2 = 0,35 bagagli disguidati/1.000 passeggeri partiti.

La *performance* relativa ai tempi di riconsegna bagagli, da rispettare per il 90% dei casi, si attesta su valori superiori a quanto dichiarato nella carta dei Servizi: al Terminal 1 la riconsegna del primo bagaglio entro gli standard previsti (22'40") è stata assicurata per il 94,4% dei voli, mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 35'40" è stata rispettata per il 93,3%; al Terminal 2 la riconsegna del primo bagaglio entro gli standard previsti (26 minuti) è stata assicurata per il 96,7% dei voli mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 35 minuti è stata rispettata nel 98,5% dei voli.

I tempi di attesa in coda ai filtri del controllo radiogeno del bagaglio a mano sono ampiamente all'interno dei valori del Contratto di

Programma: il tempo ponderato tra T1 e T2 risulta essere 6'58" a fronte di uno standard richiesto di 7'30".

Per i singoli terminal, in linea con quanto espresso in Carta dei Servizi, i valori sono i seguenti:

- Terminal 1: 7'21" vs 8'00";
- Terminal 2: 6'16" vs 7'00".

A Linate i valori di puntualità in partenza relativa ai soli voli di linea passeggeri del primo semestre è pari a 86,6% a fronte di una puntualità in arrivo di 86,8%.

La performance relativa ai tempi di riconsegna bagagli rientra negli standard stabiliti per il 2018:

- primo bagaglio riconsegnato in 16'40" nel 93,5% dei voli
- ultimo bagaglio riconsegnato in 23'40" nel 93,9% dei voli.

La proiezione a giugno del dato relativo ai bagagli disguidati è pari a 1,6 bagagli disguidati/1.000 passeggeri partiti.

Per quanto riguarda i tempi di attesa in coda ai filtri del controllo radiogeno del bagaglio a mano nel 90% dei casi è pari a 6'51" (7'20" il target dichiarato nel Contratto di Programma e nella Carta dei Servizi 2018).

La soddisfazione globale del passeggero

La qualità globale percepita dai passeggeri come *Customer satisfaction* dei servizi resi negli scali gestiti da SEA continua a essere rilevata tramite interviste CAPI (Computer Assisted Personal Interview) da un primario Istituto di Ricerche di Mercato. Dal 2014 SEA utilizza come indice di soddisfazione complessiva il valore CSI⁵ (modello ACSI - *American Customer Satisfaction Index*), parametro di riferimento a livello di settore industriale e di singola azienda, utilizzato a livello internazionale e che si conferma un ottimo strumento di monitoraggio e valutazione del giudizio del passeggero.

Sono di seguito indicati i valori dell'indice di *Customer Satisfaction* CSI del primo semestre 2018 rilevati sui diversi Terminal e il confronto di andamento percentuale rispetto al primo semestre 2017:

- Malpensa T1: 75,2 + 0,0%
- Malpensa T2: 72,9 + 0,4%
- Linate: 68,9 +3,0%

Se complessivamente il sistema sta crescendo, grazie ad un miglioramento di Linate determinato dai lavori della facciata e una buona tenuta di Malpensa 2, Malpensa1 invece registra una valutazione stabile a fronte di un netto aumento del traffico. Il sistema di *instant feedback* introdotto tre anni fa, che rileva la soddisfazione del passeggero in modo continuativo attraverso *emoticon*, continua a essere utilizzato nei due scali e rende conto dei punti di criticità supportando la gestione operativa.

Qualità percepita: la soddisfazione espressa dai passeggeri e il posizionamento dei nostri aeroporti nel contesto internazionale

Anche nel primo semestre 2018 SEA ha partecipato al programma di *survey* ACI ASQ (*Airport Service Quality*), che vede coinvolti circa 300 aeroporti su scala mondiale e oltre 90 nel contesto europeo.

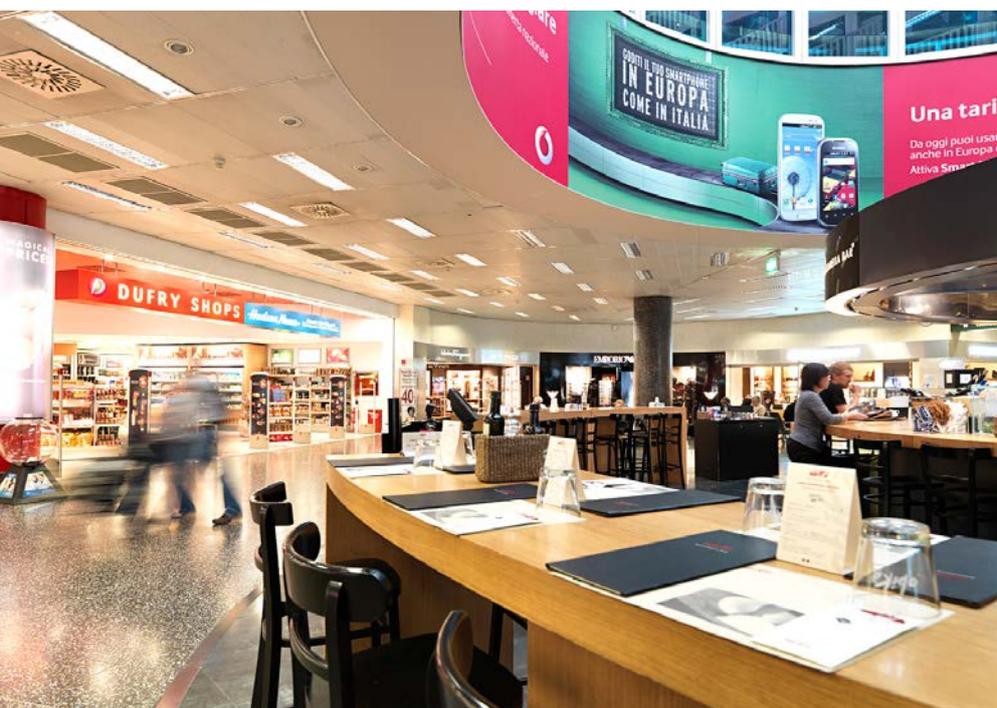
Il programma è basato sui risultati delle interviste effettuate ai passeggeri in partenza dagli ae-

roporti partecipanti con un questionario comune che consente un benchmark omogeneo della soddisfazione espressa per i servizi ricevuti nei vari scali del mondo individuando perciò le eccellenze, le esperienze più significative (Best Practice) a cui SEA fa sempre più riferimento per implementare i nuovi servizi e migliorare l'esperienza di viaggio del passeggero negli scali di Milano.

Nel corso del 2018 (sulla base dei dati disponibili al 1° trimestre) i passeggeri transitati a Malpensa Terminal 1 hanno confermato quanto espresso negli ultimi due trimestri 2017, valutando positivamente sia i nuovi servizi sia le aree rinnovate del Terminal.

Nel contesto europeo Malpensa Terminal 1 emerge per il gradimento dell'offerta commerciale superiore alla media europea, e dell'ambiente su cui è registrato un apprezzamento più elevato rispetto al benchmark di riferimento.

Anche a Linate il dato "comfort percepito dal passeggero" impatta in modo significativo sulla soddisfazione del viaggiatore con valutazioni che si confermano ancora molto inferiori rispetto al benchmark. I lavori realizzati e previsti su Linate sono già evidenti nelle valutazioni dai primi mesi del 2018 e influiranno in maniera positiva sui giudizi dei passeggeri.



⁵ L'indice è misurato su scala 0-100, dove 75 costituisce la soglia dell'eccellenza e 60 il valore che indica un giudizio sufficiente.



Il rapporto con il cliente e lo sviluppo dei servizi B2C

Servizi dedicati: Family Friendly Airport

Prosegue con successo e si consolida l'iniziativa di SEA rivolta alle famiglie in viaggio, definita Family Lane e operativa in tutti e tre i Terminal. SEA, con l'obiettivo di offrire ai passeggeri in viaggio con bambini e ragazzi fino a 12 anni un aeroporto Family Friendly, ha riproposto alcuni servizi, tra cui:

- salta code al passaggio di security "Family lane";
- distribuzione di brochure illustrative di procedure e servizi aeroportuali utili;
- aree gioco con video a pavimento interattivi;
- offerte e promozioni;
- Pet Therapy.

I servizi di Customer service

Sistema di telepresenza per servizio informazioni

Nell'ambito del servizio di videopresenza installato a dicembre 2013 attraverso la quale gli operatori di Customer Care assistono i passeggeri in aerostazione a Mal-

pensa T1 e T2 e a Linate, si evidenzia un considerevole incremento dell'utilizzo del sistema da parte dei passeggeri del 153% nel periodo compreso tra gennaio e giugno 2018 rispetto al primo semestre dell'anno 2017.

Il Customer contact center attraverso il canale telefonico e social

Il servizio di call center evidenzia nel semestre 2018 una crescita del 7% rispetto allo stesso periodo del 2017, che indica anche una coerenza con l'aumento del traffico in generale. Nello specifico le richieste che hanno visto un andamento in decisa crescita (+20,0%) sono quelle relative all'assistenza alla vendita e-commerce dei passeggeri.

Per quanto riguarda le attività social, la piattaforma si è arricchita: accanto ai canali twitter e facebook, insieme al servizio di recall è stata introdotta una chat-bot.

Servizio di supporto ai controlli passaporti, in arrivo e in partenza, con i facilitatori

Da aprile è stato attivato, in maniera strutturata, il servizio a sup-

porto del controllo passaporti in arrivo e in partenza al Terminal 1.

Infatti l'entrata in vigore delle modifiche introdotte allo Schengen Border Code, per intensificare i controlli alle frontiere, insieme anche all'aumento considerevole del traffico, ha reso necessario predisporre una presenza sul campo di personale che gestisca i passeggeri in attesa ai passaporti, agevolando il loro passaggio e fornendo le necessarie informazioni.

La Qualità dei Servizi Aeroportuali in SEA nella sua dimensione normativa e di gestione certificata

Carta dei Servizi

In conformità alle indicazioni delle GEN-06 e GEN-02A, è stata elaborata e pubblicata l'edizione 2018 della Carta dei Servizi. In sintesi sono stati predisposti e approvati da ENAC i seguenti documenti:

- Tabella dei 62 indicatori valorizzati con gli obiettivi previsti per il 2017, risultati conseguiti nel 2017 e la proposta per gli obiettivi 2018.
- Carta dei Servizi 2018: il docu-

mento è disponibile online sul sito e sarà disponibile anche in versione cartacea presso gli info point e sala amica.

Certificazione ISO 27001 (Sistema di gestione della sicurezza delle informazioni)

Nell'ambito del progetto di certificazione 27001, è stato avviato un tavolo di lavoro interfunzionale con le Direzioni coinvolte nelle attività del sistema di gestione della sicurezza delle informazioni. Il campo applicazione individuato comprende i seguenti processi:

- processo ICT di progettazione, sviluppo e manutenzione dei sistemi applicativi IT in ambito aeroportuale;
- processo di raccolta, elaborazione e comunicazione dei dati aeronautici AIP relativi alle strutture aeroportuali.

Certificazione D-4001 (Accessibilità siti per persone con difficoltà motorie)

Nel mese di maggio si è svolto da parte di Dasa-Rägister l'audit annuale di sorveglianza che ha confermato il certificato in vigore.

Certificazione ISO 9001 (Sistemi di gestione per la qualità)

Nell'ambito del processo di transizione verso il nuovo schema ISO 9001:2015, sono state individuate le principali linee di intervento per le quali sono state realizzate le attività nel corso del primo semestre 2018. L'audit da parte dell'ente di certificazione TÜV Italia per il passaggio al nuovo schema ISO 9001:2015 è programmato per il mese di luglio.

La dimensione ambientale

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

- elevata osservanza del dettato normativo;
- continuità nell'impegno di miglioramento delle performance ambientali ed energetiche;
- sensibilizzazione e coinvolgimento di tutti gli attori presenti nel sistema aeroportuale per un responsabile impegno orientato al rispetto e alla salvaguardia del patrimonio comune rappresentato dall'ambiente in cui operiamo;
- priorità di scelta per l'acquisto di prodotti e servizi che adottino analoghi criteri di sostenibilità ambientale con particolare attenzione per quanto riguarda il risparmio energetico, la riduzione delle emissioni atmosferiche, acustiche e il consumo di acqua;
- individuazione delle fonti e controllo delle emissioni di CO₂

prodotte, sia quelle dirette sia quelle indirette, attraverso il coinvolgimento degli *stakeholder*, nell'ambito della riduzione delle emissioni di gas serra fissati dal protocollo di Kyoto;

- costante livello di monitoraggio e verifica dei processi legati agli aspetti energetici, alle emissioni atmosferiche, acustiche, al ciclo dell'acqua e in generale dei differenti fenomeni che caratterizzano l'interazione con l'ecosistema;
- elevato livello di ascolto e di comunicazione da/verso un ampio spettro di interlocutori esterni in un'ottica di trasparenza e di condivisione.

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



In linea con tale politica, è stato delineato, fin dal 2004, un Sistema di Gestione Ambientale che nel 2006 ha ottenuto la certificazione ISO 14001, riconfermata nel 2009, nel 2012, e nel maggio 2015 è stata rinnovata per il successivo triennio.

Nel luglio 2018, è in programma un Audit da parte dell'Ente Certificatore TÜV Italia per il rinnovo della certificazione, sulla base della nuova norma ISO14001: 2015.

La gamma degli aspetti ambientali gestiti è particolarmente significativa: acqua, aria, rumore, climate change, energia, rifiuti, campi elettromagnetici, inquinamento luminoso, landscape. La vasta esperienza maturata sin dal 1998 con la costituzione di SEA Energia e i suoi impianti di cogenerazione (trigenerazione a Malpensa) ha visto un consolidamento formale, a ottobre 2013, dell'Energy Management System di SEA e la sua certificazione ISO 50001 ad opera di CertiQuality. L'azione in corso è finalizzata a realizzare una efficace integrazione tra i differenti sistemi certificati.

Anche in quest'ottica, per quanto attiene entrambi i Sistemi di Gestione dell'Ambiente (ISO 14001) e dell'Energia (ISO 50001), nel corso del semestre è stata fatta un'attenta preparazione per sostenere l'audit del TÜV, in una logica di applicazione delle nuove norme e maggiore integrazione dei Sistemi.

Airport Carbon Accreditation e Carbon Neutrality degli aeroporti di Milano

SEA si conferma efficace nel contesto della riduzione delle emissioni di CO₂ e in particolare di quelle derivanti dalle attività poste sotto il suo diretto controllo o fortemente influenzabili (scopo 1 e scopo 2⁶).



Sono stati presentati e già positivamente valutati dal certificatore italiano tutti gli elementi per il rinnovo. È quindi in fase di conferma anche l'accREDITAMENTO 2018 di SEA nel contesto dell'Airport Carbon Accreditation, a livello "Neutrality".

L'Airport Carbon Accreditation offre quattro livelli di accREDITAMENTO:

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

3, raggiungimento dell'obiettivo "Carbon Neutrality" per le emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scopo1 e scopo2) con l'acquisto di *offset*.

La progettualità europea

È confermata nel corso del primo semestre 2018 la presenza del Gruppo SEA nel contesto internazionale dei progetti di ricerca e innovazione principalmente orientati alle tematiche ambientali e a quelle di *safety/security*. Sono in corso le attività legate al progetto TRANSFORMING TRANSPORT, progetto che ha avuto nel primo semestre 2017 il Kick Off Meeting a Madrid.

Sono in corso di definizione le partecipazioni a nuove iniziative.

⁶ Scopo1 - Emissioni dirette - Emissioni associate alle fonti che sono possedute o che si trovano sotto il controllo della società.

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

Si evidenzia che dallo scorso gennaio SEA è partner del consorzio del progetto europeo LAirA (Land-side Airport Accessibility) relativo a tematiche di miglioramento dell'accessibilità di superficie degli aeroporti europei, che includono in particolare mobilità elettrica, trasporto ferroviario, trasporto pubblico locale, applicazioni tecnologiche per il trasporto, shared mobility e mobilità ciclabile. Il progetto prevede attività analitiche e sperimentali volte a sviluppare un sistema di servizi integrato e a basso impatto ambientale per la mobilità dei passeggeri e degli addetti dei sistemi aeroportuali. Il progetto, cofinanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del programma Interreg Central Europe dell'Unione Europea, è stato avviato a maggio 2017 e si concluderà a ottobre 2019, il consorzio è formato da dieci project partner.

Processi di gestione ambientale

In riferimento al Master Plan Linate 2030, è stato ottenuto lo scorporo del "corpo F", ovvero il fabbricato dell'aerostazione, dall'insieme di opere assoggettate al VIA. Il processo di VIA è in corso.

Relativamente al Nuovo Master Plan Malpensa si sono concluse le attività di inquadramento dei temi naturalistici e faunistici. Sono state definite anche le simulazioni e le analisi legate all'inquinamento acustico ed atmosferico di origine aeronautica. A seguito delle recenti evoluzioni dello scenario di riferimento, è necessario attendere una formale e definitiva identificazione delle previsioni di traffico passeggeri, merci e dei movimenti aeromobili al fine di riaggiornare il quadro analitico ed iniziare un'operazione di primo consolidamento del SIA.

È da segnalare la definitiva adozione della normativa concernente il *Débat Publique*, che avrà implica-

zioni significative nel processo.

La Clinica del Lavoro di Milano sta lavorando in stretta collaborazione con l'Università Bicocca, ma i continui cambiamenti dello scenario di riferimento per il Master Plan, e di conseguenza per il SIA, è attualmente un ostacolo per la prosecuzione delle attività.

Mitigazioni ambientali

Sul tema normativo della Mitigazione delle abitazioni site nell'intorno di Linate Comune di Milano non vi sono elementi nuovi rispetto agli esercizi precedenti mentre in merito ai sorvoli dell'area est è confermato che i limiti di rumore di origine aeronautica si mantengono ben al di sotto della soglia di 60L_{vA}, collocando tale zona fuori da quella prevista per la zonizzazione acustica.

Sulla problematica di monitoraggio dell'inquinamento acustico di Malpensa è stato richiesto un adeguamento strutturale, così come per Linate. A seguito della rivisitazione delle rotte sarà effettuata una verifica con ARPA del corretto posizionamento delle attuali centraline di monitoraggio.

Gestione delle risorse umane

Organico

Al 30 giugno 2018 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 2.873 unità (HDC), in crescita di 36 unità rispetto a fine 2017 (+1,3%). Il numero di *Full Time Equivalent* nel semestre in esame è stato pari a 2.774 in aumento rispetto al primo semestre 2017 di 16 unità (+0,6%).

Al 30 giugno 2018 la presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 28% degli *Headcount*, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

Organizzazione

Nel corso del primo semestre sono state rivisitate le articolazioni organizzative di alcune strutture di staff e di linea. In particolare, nell'ambito dell'area del Chief Financial and Risk Officer, con l'obiettivo di migliorare il processo di individuazione di eventi potenziali di rischio che possono influire sui risultati del Gruppo e di monitorare lo stato di mitigazione degli stessi, permettendo al Consiglio di Amministrazione e al management aziendale di fornire le linee guida per la gestione di questi ultimi, è stata costituita la struttura di Enterprise Risk Management. Inoltre, con l'obiettivo di ottimizzare i processi e di perseguirne il continuo miglioramento è stata riorganizzata la Direzione Finance and Insurance.

Sempre nell'ottica del miglioramento dei processi aziendali, nell'ambito dell'area del Chief Operating Officer, si è intervenuto sull'articolazione organizzativa della funzione Environment and Airport Safety in coerenza con il regolamento UE n. 139.

Inoltre, con riferimento al progetto Europrivacy si è provveduto ad un'efficace e tempestiva azione di adeguamento organizzativo alle novità previste per il 2018 dal regolamento europeo Privacy.

Nell'ambito delle iniziative di innovazione organizzativa e di sostegno al Work life balance, è stato inoltre avviato un percorso di sperimentazione del lavoro agile (smart working), rivolto a circa il 15% della popolazione non turnista e finalizzato a testare alcuni elementi tecnici ed organizzativi che abilitano tale modalità di lavoro.

Sviluppo e formazione

In continuità con quanto già intrapreso nel 2017, dal mese di febbraio è stato avviato il percor-

so di rafforzamento delle competenze linguistiche per un gruppo di persone la cui attività prevede un buon livello della conoscenza del business english. Attraverso questo programma circa 40 dipendenti hanno avuto la possibilità di consolidare la padronanza della lingua e migliorarne la conoscenza sia attraverso l'utilizzo di una piattaforma on line sia col supporto di un coach dedicato madrelingua.

Per facilitare il percorso di ingresso e integrazione del nuovo personale in ingresso nell'organizzazione, SEA ha lavorato sulla definizione di una policy di "OnBoarding". È stata elaborata una proposta con lo scopo di strutturare un workflow del processo dal punto di vista dei diversi interlocutori (HR, responsabili, mentor, neoassunto) attraverso alcune attività:

- definizione completa del processo di tutoring, in termini di recruiting, formazione, monitoraggio;
- progettazione della documentazione a supporto, in termini di struttura e grafica;

- definizione della parte visual del progetto;
- individuazione di una adeguata tecnologia di supporto per gli utenti.

Nel mese di marzo è stato avviato un intervento per il personale del Coordinamento di Scalo di Linate e Malpensa, dal titolo "Il valore dell'integrazione a 360°" con la finalità di migliorare il presidio del ruolo, attraverso l'integrazione del team, la cura del cliente e la motivazione personale. Per rendere più efficace l'intervento formativo, la progettazione è stata orientata da focus group iniziali che hanno coinvolto i rappresentanti di tutte le figure presenti nelle unità interessate. Durante questi momenti le persone hanno raccontato la loro esperienza facendo emergere la percezione del proprio ruolo, le relazioni con i colleghi e clienti, il clima all'interno del reparto e le aspettative nei confronti dell'azienda. Il percorso ha interessato 118 dipendenti tra Duty Manager, Line Coordinator, Apron Operator, Coordinatori Autisti Specialisti, Terminal Operator e Airport Specialist.

Nel mese di marzo si è concluso il percorso formativo dedicato al personale della famiglia professionale PRM, l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (Trasporti Integrati) di Linate e Malpensa, con la finalità di migliorare il presidio del ruolo, facendo riferimento all'integrazione del team, alla cura del cliente e alla motivazione personale come base per un approccio efficace. Il percorso ha visto il coinvolgimento di 168 persone tra responsabili in turno, addetti accoglienza e addetti al trasporto dei passeggeri con ridotta mobilità. L'empowerment del ruolo è stato attivato anche attraverso momenti di ascolto e confronto tra responsabili e collaboratori; la condivisione di criticità ed esperienze concrete durante le attività didattiche hanno rafforzato il dialogo e facilitato il coinvolgimento e la partecipazione attiva di tutti i ruoli PRM.

Il progetto di Revisione del Sistema Professionale SEA ha preso avvio e sta procedendo in modo da consentire l'aggiornamento delle competenze di mestiere per le famiglie professionali interessate da evoluzioni e cambiamenti e per permettere la revisione delle capacità comuni ai diversi mestieri/famiglie professionali.

Nel mese di maggio è stato lanciato il percorso formativo "in house", rivolto al personale dell'area del Chief Financial and Risk Officer. Il progetto è nato dalla volontà di identificare e colmare i gap formativi individuali e cross-funzionali, individuando un piano di formazione che ha coinvolto, in qualità di docenti, professionisti dell'azienda che hanno condiviso il loro know-how permettendo una maggiore diffusione delle conoscenze e delle best practices e favorendo l'integrazione tra i colleghi.

Il 26 gennaio 2018 si è tenuto il kick off di "SEA InSight", un pro-



getto che intende promuovere l'innovazione attraverso il coinvolgimento di un team di undici persone con un know-how rappresentativo delle diverse pratiche di competenza all'interno del mondo aeroportuale. Il gruppo, con il contributo allargato di altre funzioni aziendali ed il supporto di partner esterni, potrà definire e favorire l'adozione di idee innovative. Nell'arco dei prossimi tre anni, il progetto SEA InSight intende essere uno strumento di accelerazione del cambiamento attraverso un percorso di innovazione in grado di impattare su processi, tecnologie e in generale sul modo di fare business. Attraverso un metodo rigoroso verranno messi a punto dei veri e propri prototipi che potranno essere sviluppati e adottati dalle varie funzioni per diffondere l'innovazione *made in SEA*.

Formazione Professionale e Addestramento

Per quanto riguarda l'attività formativa del primo semestre 2018, le funzioni Formazione Professionale e Addestramento Tecnico hanno posto grande attenzione alla progettazione e all'erogazione dei corsi *Airside Safety* dedicati al mondo degli operatori aeroportuali e al personale del Gruppo SEA. In stretta relazione con i Regolamenti di Scalo di Malpensa e Linate e con l'attuazione del regolamento UE n.139/2014, in cui vengono stabiliti i requisiti tecnici e le procedure relative agli obblighi del Gestore, i contenuti della formazione sono stati sviluppati e completati con il benessere di SMS e Compliance Monitoring. I corsi sono mirati alla diffusione della *Safety Culture* attraverso la diffusione di strumenti di *safety reporting* quali il GSR, *Ground Safety Report* e loro corretta modalità d'uso, la conoscenza delle *Safety Ground Recommendations*, buone pratiche per una capillare diffusione della *Just Culture*, nonché il

riconoscimento dell'importanza dello *Human Factor*.

I dipendenti SEA che hanno beneficiato di formazione in aula nel primo semestre 2018 sono stati oltre 650 e oltre 2.000 gli operatori terzi. I dipendenti SEA che hanno ultimato la formazione a distanza sono stati più di 300, mentre sono già più di 1.100 gli operatori terzi che hanno richiesto l'attivazione del corso on line tramite la piattaforma FormAzione.

Sempre in tema di regolamento UE n.139/2014 e in accordo con uno scenario operativo e tecnologico in forte evoluzione in cui opera il Coordinamento di Scalo di Linate e Malpensa, l'implementazione di moderni sistemi operativi, fra cui il sistema ACDM *Airport Collaborative Decision Making*, ha favorito la nascita della nuova figura professionale denominata *Airport Specialist*. È stato creato un percorso formativo ad hoc con l'obiettivo di consentire lo sviluppo di competenze trasversali e di garantire opportunità di sviluppo professionale con migliore flessibilità delle risorse. Le persone formate sui due scali sono state ad oggi 26.

In collaborazione con ENAV sono stati organizzati corsi di Informativa Aeronautica Notam, *Notice To AirMen*, dedicati al mondo della Manutenzione di Scalo. Dirigenti, Responsabili e Addetti alla Control Room si sono cimentati con l'approfondimento delle tematiche legate all'Annesso 15 ICAO, Manuale AIS, Aeronautical Information Services, sulla decodifica, comprensione e utilizzo delle informazioni di status e operatività di piste e raccordi degli Aeroporti. I partecipanti sono stati 16 per un totale di 32 ore di formazione.

Per quanto riguarda Sicurezza del Lavoro, ha preso il via la formazione mandatoria Recurrent dedicata

al personale SEA sui rischi specifici e sulle tematiche inerenti il Sistema di Gestione della Salute e della Sicurezza sul Lavoro SGSSL e relativa certificazione ISO 180001, nonché la conoscenza e utilizzo del modello "*near miss*" quale efficace strumento di prevenzione degli infortuni attraverso l'analisi e la classificazione di "quasi infortuni", ovvero eventi che hanno potenzialità di produrre un infortunio. Le risorse formate attualmente sono 487.

In tema PRM, *Passengers Reduced Mobility*, nel primo semestre 2018 sono stati organizzati percorsi di formazione per l'assunzione di nuovi Addetti all'Assistenza di Passeggeri a ridotta mobilità in conformità alla normativa di riferimento, Testo Unico 81/2008, regolamento CE 1107/06 e ECAC European Civil Aviation Conference. L'obiettivo è di sviluppare le competenze di base sulle tecniche di mobilitazione per poterle applicare in ambito professionale con responsabilità e consapevolezza, nonché fornire efficaci strumenti di comunicazione e di gestione dei rapporti interpersonali secondo quanto previsto dalle linee guida di comportamento, Annesso 5C - ECAC Doc 30 Part I Sec 5/2014. A completamento del percorso formativo e in un'ottica di flessibilità e polivalenza con la figura dell'Autista Specialista, è stato introdotto l'addestramento tecnico alla guida dei mezzi speciali Ambulift. Le risorse formate sono state oltre 50.

Da segnalare le attività specifiche di Addestramento Tecnico dedicate ai nuovi mezzi push back TBL 180 Douglas su entrambi gli scali e TBL 400 Douglas a Malpensa con più di 220 partecipazioni, a copertura di tutti gli Autisti Specialisti con abilitazione al *push back*.

Infine, come di consueto, nel primo semestre 2018 i *training centre*



di Linate e Malpensa hanno mantenuto una attenzione costante nella programmazione dei corsi di formazione e familiarizzazione al rilascio della Patente Aeroportuale per la guida di mezzi elettrici e a motore all'interno dell'aeroporto, con oltre 690 partecipazioni. Per quanto riguarda i corsi relativi al Programma Nazionale di Sicurezza necessari al rilascio del tesserino aeroportuale, le partecipazioni sono state oltre 1.500.

Welfare

L'attività di analisi e consuntivazione delle iniziative e dei servizi di Welfare del 2017 ha caratterizzato l'attività del primo mese dell'anno. Dai dati esaminati è emerso che l'81,4% delle persone che lavorano in SEA ha beneficiato di almeno una tra le proposte di Welfare negli ambiti di equilibrio vita-lavoro, salute e benessere, supporto alle famiglie e iniziative dedicate ai figli.

L'anno si è aperto con l'ultimo step della nuova iniziativa "Push to Open Junior" che ha arricchito le proposte contenute in Future Lab,

offrendo l'opportunità, anche ai ragazzi che frequentano la terza media, di partecipare al progetto di orientamento per la scelta del percorso scolastico di istruzione secondaria. Genitori e ragazzi sono stati supportati da un team esterno, i primi attraverso tre workshop in diretta streaming con esperti e psicologi, i ragazzi invece attraverso un iter di orientamento online e una sessione one to one di 30 minuti di approfondimento con il supporto di un esperto. I 19 dipendenti che hanno aderito all'iniziativa hanno espresso una valutazione molto positiva, in termini di interesse ed utilità.

Sempre nell'ambito di Future Lab, dal mese di marzo alla fine di maggio, sono state accolte le richieste per le borse di studio al merito degli studenti universitari. Quest'anno sono state erogate 137 borse di studio, un numero che si è incrementato rispetto allo scorso anno, quando le borse di studio conferite erano state 115.

In tema di borse di studio, anche quest'anno sono state offerte

dall'azienda le borse di studio di Intercultura per studiare e vivere all'estero, dedicate ai ragazzi, in possesso dei requisiti di merito e dopo aver superato le selezioni, che frequentano la seconda o terza classe di una scuola secondaria di secondo grado.

In collaborazione con l'Associazione NoiSea sono stati organizzati, per i ragazzi dai 6 ai 12 anni, sia i centri estivi a Linate e Malpensa, attualmente a pieno regime con un numero di iscrizioni di 52 ragazzi a Linate e 113 a Malpensa, sia i camp estivi di due settimane, per i quali si sono registrate 128 iscrizioni.

A favore di tutto il personale di SEA per il 2018 è stato riconosciuto un premio straordinario utilizzabile come credito welfare, attraverso una specifica piattaforma dedicata che permette di scegliere tra le numerose proposte e servizi messi a disposizione.

Anche nel primo semestre è stata data particolare attenzione alle tematiche mensa e mobilità casa-lavoro.



Comunicazione Interna

Nella prima parte dell'anno, nell'ambito del progetto di re-design di SEAnet, la piattaforma di comunicazione interna aziendale, è stata realizzata una fase pilota (Family&Friends) con l'apertura della nuova versione in anteprima ad un gruppo ristretto di colleghi per avere da loro feedback e indicazioni rispetto ai diversi casi d'uso. Sono state coinvolti i team di Human Resources & Organization, Information Communication Technology, E-Channel, i Redattori di SEAnet e i partecipanti ai Workshop di analisi (circa 50 persone) realizzati nel corso del 2017 (fra loro anche un gruppo di Turnisti).

Terminata quest'esperienza pilota, ad aprile, la nuova versione di SEAnet è stata poi pubblicata per tutti i dipendenti. L'intranet risulta ora più accessibile e facile da navigare e finalmente ottimizzata per la navigazione da smartphone e tablet.

Le principali novità sono legate alle modalità di accesso, alla semplificazione della navigazione dei contenuti e al layout grafico.

Relazioni Industriali

Nel primo semestre del 2018 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali sia relativamente a macro processi aziendali sia a specifiche problematiche di reparto.

In particolare il confronto ha portato in data 15 gennaio 2018, nell'ambito del percorso attuativo dell'Accordo Quadro di Progetto stipulato il 22 luglio 2016 con le Organizzazioni Sindacali, relativo ad iniziative di riorganizzazione a sostegno del Piano industriale di SEA, alla sottoscrizione di un Verbale di Accordo, che stabilisce l'esodo incentivato per un massimo di 235 lavoratori che raggiungeranno entro agosto 2023 i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia).

Il 27 marzo 2018 è stato sottoscritto tra SEA e le Organizzazioni Sindacali un accordo volto ad introdurre nuove iniziative di "work life balance".

Infine, nel mese di maggio si sono tenute le votazioni per il rinnovo

della RSU (Rappresentanza Sindacale Unitaria) che hanno portato all'elezione della nuova RSU che resterà in carica per il triennio 2018-2021.

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel corso del primo semestre 2018 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.

Sono proseguite le attività interne inerenti il mantenimento del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGS&SL), certificato secondo la norma OHSAS 18001:2007. Tale sistema è stato regolarmente monitorato mediante l'effettuazione di audit interni e di attività di *follow-up*. Le criticità rilevate sono state analizzate e risolte attraverso l'adozione di adeguate misure correttive ai fini della riduzione e del controllo dei rischi in ambito di SSL.

È proseguita l'attività di sensibilizzazione in riferimento alla segnalazione degli eventi definiti "near miss" (incidenti/mancati incidenti); a tal proposito si è provveduto a rendere disponibili gli strumenti per la segnalazione e successiva investigazione dei predetti eventi ed è stata introdotta in tutti i corsi di formazione riguardanti la Salute e Sicurezza nei luoghi di Lavoro, una sezione dedicata ai "near miss".

È stato inoltre esteso il programma di audit interni per la verifica della corretta conduzione e del rispetto delle norme di prevenzione incendi oltre che ad attività retail, come già effettuato nel biennio 2016-2017,

anche ad attività non retail operanti presso entrambi gli scali aeroportuali di Linate e Malpensa.

Sempre nell'ambito del SGS&SL, sono stati introdotti monitoraggi sistematici anche presso gli spazi comuni presenti nei Terminal, allo scopo di verificare il rispetto delle norme sicurezza e di prevenzione incendi da parte di tutti gli operatori presenti nelle aree indagate.

In un'ottica di continuo miglioramento del Sistema, in occasione degli audit interni è stato somministrato ad un campione rappresentativo di lavoratori e preposti un questionario di autovalutazione predisposto per "misurare" il livello di maturità ed efficacia del SGS&SL in riferimento ad alcuni requisiti della norma di riferimento (es. consapevolezza del ruolo di preposti e lavoratori, efficacia della formazione, segnalazione dei near miss) e parallelamente di responsabilizzare i lavoratori in merito ai propri obblighi ai sensi del D.Lgs. 81/08. L'iniziativa si è sviluppata con successo e i soggetti coinvolti hanno fornito un feed back positivo.

Il processo di coinvolgimento e consultazione attivato dal SGS&SL ha favorito infatti la partecipazione attiva dei lavoratori e dei responsabili, a riprova che la fattiva collaborazione tra tutti i soggetti è determinante ai fini della prevenzione e della gestione dei rischi negli ambienti di lavoro.

Il mantenimento della certificazione secondo la norma BS OHSAS 18001/2007 ha consentito nei primi mesi del corrente anno l'accesso diretto alla riduzione annuale del premio assicurativo INAIL.

Sono proseguite le attività formative e addestrative degli Addetti alla Gestione delle Emergenze SEA presso il campo addestramento

antincendio di Malpensa e le esercitazioni previste per tutti gli edifici in cui sono presenti attività societarie, su entrambi gli scali, sull'attuazione dei Piani d'Emergenza ed Evacuazione e dei sistemi di allertamento e di rivelazione incendi, che hanno coinvolto gli Addetti alla Gestione delle Emergenze (AGE) e il personale dei vari edifici interessati; le esercitazioni effettuate hanno fornito un riscontro positivo sia sotto l'aspetto gestionale che delle misure finora attuate.

Il Servizio di Prevenzione e Protezione ha inoltre:

- aggiornato la Valutazione del Rischio da stress - lavoro correlato, per il personale di SEA, attraverso l'analisi dei dati a consuntivo del 2017, in accordo alle linee guida INAIL, da cui è emersa una sostanziale attestazione, per tutte le figure professionali presenti, ad un livello di rischio non rilevante;
- effettuato la valutazione del rischio per i lavoratori che nel primo semestre hanno iniziato ad effettuare la propria attività in modalità "Smart Working" secondo le modalità previste dal D.Lgs. 81/17 e collaborato alla predisposizione del relativo materiale informativo/formativo (documentazione di sicurezza allegata al contratto e corso di formazione in modalità e-learning);
- aggiornato la valutazione del rischio per i lavoratori che possono effettuare attività "in solitario" o operare da soli in luoghi isolati, secondo le linee guida internazionali sull'argomento;
- effettuato puntuali valutazioni del rischio rumore per singola attività lavorativa dovute a modifiche del processo organizzativo / lavorativo o all'introduzione di nuove attrezzature;
- effettuata la prima fase della campagna di aggiornamento della mappatura dei campi elet-

tromagnetici ed a alta frequenza per entrambi gli scali;

- supportato tecnicamente le varie funzioni aziendali che gestiscono attività oggetto di appalto nella predisposizione dei DUVRI ai sensi dell'art. 26 D. Lgs. 81/08;
- supportato, per gli aspetti tecnici, la Direzione Risorse Umane e Organizzazione nella predisposizione della documentazione richiesta dagli enti di controllo relativa ad indagini su specifici casi di malattie professionali;
- aggiornato all'interno di SEAnet, il sito di funzione di "Sicurezza del Lavoro" dove sono confluiti tutti i contenuti e le indicazioni di sicurezza presenti in azienda (POS, IOS, Disposizioni di sicurezza, regolamenti di edificio, dispense informative, piani di emergenza ed evacuazione, DPI, ecc.). Il sito consente di rendere fruibile a tutto il personale, con possibilità di accesso anche dal proprio domicilio, oltre che da smartphone e da tablet, la documentazione di safety predisposta a tutela della salute e sicurezza di tutti i dipendenti;
- gestito, in collaborazione con le funzioni aziendali e con le imprese terze coinvolte, gli aspetti di sicurezza relativi agli eventi organizzati su Linate (inaugurazione nuova facciata aerostazione, Linate night run);
- gestiti i rapporti con i RLS, in particolare riguardo a: scambio d'informazioni e comunicazioni, gestione delle segnalazioni, consultazione preventiva in ordine alla valutazione dei rischi, alla individuazione, programmazione, realizzazione e verifica della prevenzione;
- in collaborazione con Direzione Information & Comm. Technology e la Società Neotecnica è stata sviluppata per tutti i Terminal societari, all'interno dell'applicazione AFM una sezione denominata 911ES, attualmente in

fase di test da parte degli utilizzatori, che sarà d'ausilio alla Centrale Operativa Security e agli Addetti alla Gestione delle Emergenze AGE che sono sul campo per gestire al meglio gli allarmi incendio provenienti dal sistema di supervisione.

È proseguita la gestione dei rapporti con gli Enti pubblici correlati alle problematiche relative alla salute e sicurezza sul lavoro (ATS, INAIL, DTL, ecc.), supportando di volta in volta le varie funzioni aziendali coinvolte.

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 detenute e utilizzate dal personale dipendente.

È inoltre proseguita, come da programma, l'attività di sorveglianza sanitaria sui lavoratori esposti a particolari rischi per la salute con l'effettuazione delle visite periodiche da parte dei 4 Medici Competenti aziendali. Il RSPP e i Medici Competenti, hanno effettuato alla presenza di almeno un Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza, il primo dei due sopralluoghi degli ambienti di lavoro previsti annualmente per ciascuno scalo societario.

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 ed 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.

L'andamento infortunistico nel primo semestre del 2018 ha evidenziato una netta diminuzione degli infortuni sul lavoro rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente (-16%), mentre il numero degli infortuni in itinere è rimasto pressoché invariato, accentuando, grazie agli interventi di mitigazione messi in campo, la diminuzione di quelli sul lavoro.

Tra quelli accaduti sul lavoro, circa il 60% sono riferibili a situazioni correlate con attività lavorativa, mentre la restante parte può essere ricondotta a situazioni generiche che poco o nulla hanno a che fare con le operazioni svolte dagli addetti, essendo correlati prevalentemente alle dinamiche della deambulazione (inciampi, scivolamenti, distorsioni, urti).

Con riferimento a SEA Prime, nell'ambito delle attività finalizzate al rispetto normativo degli adempimenti previsti dal D. Lgs. 81/08 e più in generale alla tutela della sicurezza e salute sui luoghi di lavoro, si è provveduto a:

- Aggiornare la Valutazione del Rischio da stress - lavoro correlato, attraverso l'analisi dei dati a consuntivo del 2016, in accor-

do alle linee guida INAIL;

- aggiornare la Valutazione dei rischi con la parte riferita al nuovo fabbricato spogliatoi/ sala attesa per il personale operativo;
- effettuare, in collaborazione con il medico Competente, il primo dei 2 sopralluoghi degli ambienti di lavoro, previsti annualmente;
- definire, in accordo con il medico competente, la sorveglianza sanitaria a favore di quelle figure professionali che svolgono mansioni che espongono a particolari rischi per la salute (videoterminali);
- organizzare ed effettuare le esercitazioni antincendio di emergenza ed evacuazione coordinate con gli Enti e gli operatori presenti presso Linate Prime;
- supportare le funzioni aziendali/di gruppo preposte, nella definizione: dei piani formativi e della documentazione informativa, afferenti ai temi della salute e sicurezza sul lavoro, che devono essere erogati/consegnati al personale nel 2018;
- supportare le funzioni interne nell'effettuazione della predisposizione dei DUVRI e degli altri adempimenti a questi correlati, in tutti i casi di affidamento di lavori a terzi.



Sistema di Corporate Governance

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

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

SEA ha aderito, già a far data dal 27 giugno 2001, al Codice di Autodisciplina per le società quotate emanato dal Comitato per la *Corporate Governance* di Borsa Italiana

S.p.A. (il "Codice di Autodisciplina" o il "Codice"). Sebbene l'adesione al Codice sia volontaria, SEA applica la gran parte delle raccomandazioni in esso contenute, con la finalità di implementare un efficace sistema di governo societario che ripartisca adeguatamente responsabilità e poteri e favorisca il corretto equilibrio tra gestione e controllo.

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

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

Il Consiglio di Amministrazione di SEA ha istituito al proprio interno due Comitati previsti dal Codice di Autodisciplina, aventi funzioni propositive e consultive nei confronti dell'organo amministrativo (ovvero il Comitato Controllo e Rischi e il Comitato Remunerazione e Nomine). I Comitati sono composti da Consiglieri di Amministrazione non esecutivi ed in maggioranza indipendenti. Le prerogative dei Comitati sono stabilite dalle deliberazioni dell'organo amministrativo che li ha istituiti

ispirandosi alle raccomandazioni e ai principi del Codice di Autodisciplina; delle riunioni dei comitati vengono redatti verbali conservati agli atti della Società.

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

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

Il Consiglio di Amministrazione e

il Collegio Sindacale in carica alla data della presente Relazione sono stati nominati dall'Assemblea degli Azionisti in data 4 maggio 2016 in conformità a quanto previsto dallo Statuto e rimarranno in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2018.

Il sistema di controllo interno e gestione dei rischi è informato alle raccomandazioni del Codice di Autodisciplina e alle *best practice* in materia; a tal fine, uno degli strumenti adottati dalla Società è il Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/01. A tale proposito, SEA e le sue società controllate hanno delineato ciascuna una propria "Mappatura dei rischi" con la finalità di adottare propri modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001 (singolarmente, il "Modello" e, collettivamente, i "Modelli"), efficaci e adeguati alle specifiche realtà aziendali e alle peculiarità del *business* di ciascuna, il cui scopo principale è la prevenzione dei reati previsti dalla normativa di riferimento. Il Modello viene costantemente aggiornato alle modifiche legislative con l'introduzione delle nuove fattispecie di reato di volta in volta previste.

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

Il capitale sociale è pari a euro 27.500.000,00 interamente versato - suddiviso in n. 250.000.000 azioni - del valore nominale di euro 0,11 ciascuna. Le azioni sono nominative e indivisibili. Le azioni non sono negoziate su mercati regolamentati. Al 30 giugno 2018 la Società non detiene azioni proprie e il capitale sociale risulta suddi-

viso come riportato al paragrafo "Struttura del capitale sociale".

Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi

Premessa

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

dentificazione e la corretta gestione dei principali rischi aziendali.

Le procedure e l'organizzazione sottese al sistema di controllo interno e gestione dei rischi della Società sono finalizzate a realizzare:

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

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

Il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria di SEA assicura lo scambio di dati e informazioni con le proprie società controllate, attuandone il coordinamento. In particolare, tale attività si esplica attraverso la diffusione, a cura della capogruppo SEA, del-



la normativa sull'applicazione dei principi contabili di riferimento ai fini della predisposizione del bilancio consolidato di Gruppo SEA e le procedure che regolano la predisposizione del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato, nonché dei resoconti e relazioni finanziarie semestrali. L'istituzione dei controlli avviene a valle di un processo condotto dalla capogruppo SEA secondo un approccio mirato a individuare le criticità tipiche delle singole entità organizzative, che potrebbero avere effetti rilevanti sull'informativa finanziaria.

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

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

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

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

a livello di specifico processo.

3. Identificazione dei controlli implementati al fine di mitigare i rischi precedentemente individuati, sia a livello di singola società che di processo.

Nel corso del 2017 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la Policy di Enterprise Risk Management che individua nella funzione ERM, a riporto del Chief Financial e Risk Officer, un secondo livello di controllo in materia di risk management, con l'obiettivo di supportare le strutture aziendali nell'identificazione e gestione dei rischi aziendali attraverso lo sviluppo di strumenti, framework e metodologie e garantendo al contempo un reporting periodico sull'evoluzione del profilo di rischio al management e ai vertici aziendali.

Il Management corporate e di linea sono gli *owner* primari dell'individuazione, valutazione e gestione dei rischi di propria competenza, supportati dai *Risk Specialist* e dalla funzione ERM. Il Top Management esamina periodicamente il profilo di rischio aziendale e indirizza la gestione dei principali rischi emersi, approvandone i piani di risposta proposti, in coerenza con gli obiettivi strategici e la propensione al rischio aziendale definita dal CdA.

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

del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.

Funzioni del Comitato Controllo e Rischi

Il Comitato svolge funzione consultiva e propositiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione in materia di controllo interno e gestione dei rischi. Il CCR identifica i rischi aziendali e li sottopone all'esame del Consiglio di Amministrazione, attua infine gli indirizzi del Consiglio attraverso la definizione, la gestione e il monitoraggio del sistema di controllo interno. Il Comitato Controllo e Rischi esamina e approva altresì il Piano Annuale di Audit.

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

Responsabile della funzione di Internal Audit

La verifica sull'idoneità e funzionalità del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è affidata alla Direzione *Auditing*. Il Responsabile della Direzione *Auditing* riferisce al Presidente e al Comitato Controllo e Rischi; non è responsabile di alcuna area operativa e non dipende gerarchicamente da alcun responsabile di aree operative, ivi incluse le aree amministrazione e finanza. Il Responsabile *Auditing* verifica l'operatività e l'adeguatezza del sistema di controllo interno e gestione dei rischi ed il rispetto delle procedure interne a tal fine emanate. Il Responsabile *Auditing* gode di autonomia di spesa ed estende la propria attività a tutte le società del Gruppo SEA attraverso specifici contratti di service. La Direzione *Auditing* SEA, analogamente, dipende gerarchicamente dal Presidente e funzionalmente dal Consiglio di Amministrazione.

Alla Direzione *Auditing* è affidata la verifica sull'effettività, idoneità e mantenimento del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. n. 231/2001 su disposizione degli Organismi di Vigilanza di SEA e delle sue controllate.

Società di Revisione legale dei conti

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

Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001

L'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione, ed in carica alla data del 30 giugno 2018 è composto da quattro membri: due membri indipendenti esterni - Alberto Mattioli (nominato il 04 maggio 2016) e Giovanni Maria Garegnani (nominato il 25 gennaio 2018) - il Direttore della funzione Auditing - Ahmed Laroussi (nominato il 04 maggio 2016) - e un membro non esecutivo del Consiglio di Amministrazione - Michaela Castelli (nominata il 25 maggio 2017).

In data 8 febbraio 2018 l'Organismo di Vigilanza ha nominato Giovanni Maria Garegnani quale proprio Presidente.

L'Organismo di Vigilanza riferisce periodicamente al Consiglio

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

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

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

SEA ha adottato un Modello di organizzazione e gestione ex D.Lgs. 231/2001 - decreto legislativo recante la *"disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica"* (il "Decreto") per prevenire la commissione dei reati previsti dal Decreto. Il Modello è dunque adottato in conformità alle disposizioni del Decreto. Il Modello è stato adottato dal Consiglio di Amministrazione di SEA con delibera del 18 dicembre 2003 e successivamente modificato e integrato, da ultimo, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 28 giugno 2018. Il Modello è pertanto aggiornato a tutti i reati previsti nel Decreto. Il Modello si compone di una "Parte Generale", di una "Parte Speciale" e dei singoli "Componenti". Le società controllate da SEA hanno adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/2001.

Procedura per le Operazioni con Parti Correlate

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



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

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

Codice di Condotta

Il Codice di Condotta in vigore è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione del 17 dicembre 2015 ed è parte integrante del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/2001.

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

Il Comitato Etico, composto da

un consigliere di amministrazione di SEA e dai responsabili delle direzioni aziendali "Human Resources and Organization", "Legal and Corporate Affairs" e "Auditing" ha tra i suoi compiti principali la promozione della divulgazione del Codice di Condotta e la vigilanza sull'osservanza dello stesso.

Referente per l'Anticorruzione

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

Il referente per l'anticorruzione cura ogni comunicazione in materia di anticorruzione anche verso i terzi; il ruolo, le prerogative e le responsabilità del referente per l'anticorruzione non sono pertanto assimilabili a quelle previste dalla normativa di riferimento in capo al Responsabile per l'Anticorruzione (ovvero, il responsabile ex legge 190/2012).

Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione certificato UNI ISO 37001:2016

SEA, a conferma del proprio impegno nella prevenzione e nel contrasto di pratiche illecite, ha adottato un Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, ap-

provato dal Consiglio di Amministrazione il 22 febbraio 2018, che integra, in un quadro organico, gli strumenti di prevenzione e contrasto alla corruzione già in atto nella Società.

Il Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di SEA ha ottenuto, in data 8 marzo 2018, la certificazione secondo la Norma UNI ISO 37001:2016 "Anti-bribery Management System".

Politiche di diversità

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

Lo statuto sociale di SEA, in conformità con le previsioni di legge in materia, disciplina compiutamente la *diversity* relativamente alla composizione di genere sia dell'organo amministrativo che di controllo; non è stata adottata una politica in materia di diversità

relativamente agli altri due aspetti sopra citati dell'età e del percorso formativo e professionale.

L'adozione di una politica sulla diversità potrebbe tuttavia valutarsi in considerazione del prossimo rinnovo degli organi sociali di SEA - essendo questo, peraltro, anche il primo rinnovo successivo all'entrata in vigore della anzidetta disposizione di legge - previsto nel corso dell'esercizio 2019 con l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2018.

Il Consiglio di Amministrazione, pertanto, nella seduta del 22 febbraio 2018, ha deliberato di avviare ogni approfondimento necessario ad una compiuta analisi circa l'opportunità di adottare una politica sulla *diversity* nei termini anzidetti.



Gruppo SEA Bilancio Consolidato

Prospetti contabili consolidati

Situazione Patrimoniale - Finanziaria Consolidata

(in migliaia di euro)	Note	30 giugno 2018		31 dicembre 2017	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	993.327		998.182	
Immobilizzazioni materiali	8.2	202.515		204.971	
Investimenti immobiliari	8.3	3.410		3.394	
Partecipazioni in società collegate	8.4	53.413		54.054	
Partecipazioni disponibili per la vendita	8.5	26		26	
Imposte differite attive	8.6	53.284		51.152	
Altre attività finanziarie non correnti	8.7	7.190		7.190	
Altri crediti non correnti	8.8	200		280	
Totale Attività non correnti		1.313.365	0	1.319.249	0
Rimanenze	8.9	3.605		4.104	
Crediti commerciali	8.10	129.099	9.417	111.077	9.419
Crediti per imposte	8.11	1.516		14.941	
Altri crediti correnti	8.11	10.897	2.914	9.200	
Altre attività finanziarie correnti	8.7	7.500		13.300	
Cassa e disponibilità liquide	8.12	49.889		67.194	
Totale Attivo corrente		202.506	12.331	219.816	9.419
Attività destinate alla vendita	8.13	5.800			
TOTALE ATTIVO		1.521.671	12.331	1.539.065	9.419
Capitale sociale	8.14	27.500		27.500	
Altre riserve	8.14	294.412		279.584	
Utile del periodo	8.14	57.443		84.070	
Patrimonio netto di Gruppo		379.355		391.154	
Patrimonio netto di terzi	8.14	24		23	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi		379.379		391.177	
Fondo rischi e oneri	8.15	171.637		169.935	
Fondi relativi al personale	8.16	47.062		47.834	
Passività finanziarie non correnti	8.17	535.905		546.289	
Altri debiti non correnti	8.18	15.803		17.588	
Totale Passività non correnti		770.407		781.646	
Debiti commerciali	8.19	124.730	5.208	153.497	4.519
Debiti per imposte dell'esercizio	8.20	35.078		8.370	
Altri debiti	8.21	189.713		174.592	
Passività finanziarie correnti	8.17	22.364		29.783	
Totale Passivo corrente		371.885	5.208	366.242	4.519
TOTALE PASSIVO		1.142.292	5.208	1.147.888	4.519
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.521.671	5.208	1.539.065	4.519

Conto Economico Consolidato

(in migliaia di euro)	Note	1° semestre 2018		riesposto 1° semestre 2017	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione *	9.1	324.749	20.028	311.593	19.544
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	11.889		9.286	
Totale ricavi		336.638	20.028	320.879	19.544
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(94.903)		(98.919)	
Materiali di consumo	9.4	(17.521)		(16.442)	
Altri costi operativi	9.5	(84.986)		(78.169)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(11.039)		(8.597)	
Totale costi operativi		(208.449)	(7.276)	(202.127)	(6.502)
Margine Operativo lordo / EBITDA **		128.189	12.752	118.752	13.042
Accantonamenti e svalutazioni	9.7	(976)		(2.488)	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(7.539)		(6.055)	
Ammortamenti	9.9	(35.934)		(34.134)	
Risultato operativo		83.740	12.752	76.075	13.042
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	4.248	4.248	4.080	4.080
Oneri finanziari	9.11	(8.838)		(9.036)	
Proventi finanziari	9.11	983		251	
Risultato prima delle imposte		80.133	17.000	71.370	17.122
Imposte	9.12	(22.689)		(20.270)	
Risultato netto da attività in funzionamento		57.444	17.000	51.100	17.122
Risultato netto da attività cessate	6	0	0	1.556	0
Risultato di pertinenza dei terzi		1		18	
Risultato del Gruppo		57.443	17.000	52.638	17.122
Risultato netto base per azione (espresso in unità di Euro)	10	0,23		0,21	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di Euro)	10	0,23		0,21	

* Dal 2018, a seguito dell'entrata in vigore dell'IFRS 15 che prevede l'esposizione combinata di contratti aventi un unico obiettivo commerciale, gli incentivi alle compagnie aeree finalizzati allo sviluppo del traffico sono classificati a riduzione dei ricavi. Nel 2017 erano classificati tra gli "Altri costi operativi". Per la comparabilità dei dati, i valori 2017 sono stati riclassificati.

** L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi esclusi accantonamenti e svalutazioni.

Conto Economico Consolidato complessivo

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018		1° semestre 2017	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Risultato del Gruppo	57.443	17.000	52.638	17.122
<i>- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato del periodo</i>				
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	853		1.435	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	(205)		(344)	
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	648		1.091	
<i>- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio</i>				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	539		1.484	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(129)		(356)	
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	410		1.128	
Totale altre componenti dell'utile complessivo	1.058		2.219	
Totale utile complessivo del periodo	58.502		54.875	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	58.501		54.857	
- Interessi di minoranza	1		18	

Rendiconto Finanziario Consolidato

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018		1° semestre 2017	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Risultato prima delle imposte	80.133		71.370	
<i>Rettifiche:</i>				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni materiali ed immateriali	35.934		34.134	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	1.972		(1.789)	
Variazione dei fondi del personale	(544)		(1.450)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	636		3.327	
Oneri finanziari netti	7.304		8.786	
Proventi da partecipazioni	(4.248)		(4.080)	
Provento per restituzione sentenza AGCM (escluso quota interessi)			(2.429)	
Altre variazioni non monetarie	107		(769)	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle Attività Cessate			(217)	
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	121.294		106.883	
Variazione rimanenze	284		83	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(17.398)	(2.912)	(48.520)	(4.119)
Variazione altre attività non correnti	80		18	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(16.599)	689	(22.741)	1.964
Incasso credito IRES da click day 2013	10.712			
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle attività cessate			(475)	
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	(22.921)	(2.223)	(71.635)	(2.155)
Imposte sul reddito pagate			(16.324)	
Restituzione sanzione AGCM (incluso quota interessi)	2.430			
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa delle attività cessate				
Cash flow derivante dall'attività operativa	100.803	(2.223)	18.924	(2.155)
Investimenti in immobilizzazioni:				
- immateriali (*)	(16.815)		(14.136)	
- materiali	(8.673)		(7.510)	
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
- materiali	111		1.101	
Dividendi incassati	2.166	2.166	4.169	4.169
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle attività cessate			32	
Cash flow assorbito dall'attività di investimento	(23.211)	2.166	(16.344)	4.169
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi/(decrementi) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(10.405)		71.139	
Variazione altre attività / passività finanziarie	(1.322)		(899)	
Dividendi distribuiti	(70.262)		(70.304)	
Interessi e commissioni pagati	(12.910)		(13.153)	
Interessi incassati	2		6	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di finanziamento delle attività cessate				
Cash flow assorbito dall'attività di finanziamento	(94.897)		(13.211)	
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	(17.305)	(57)	(10.631)	2.014
Disponibilità liquide di inizio periodo	67.194		56.414	
Disponibilità liquide di fine periodo	49.889		45.783	
- di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le attività cessate			8.518	
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine esercizio riportati in bilancio	49.889		37.265	

(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per il primo semestre 2018 è pari 3.334 migliaia di euro a fronte di 3.217 migliaia di euro del primo semestre 2017.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato

(in migliaia di euro)	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva (perdite)/utili attuariali	Riserva hedge accounting contratti derivati	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
Saldo al 31 dicembre 2016	27.500	5.500	256.707	(1.258)	(6.804)	93.619	375.264	566	375.830
Operazioni con gli azionisti									
Destinazione dell'utile di esercizio 2016			93.619			(93.619)			0
Dividendi deliberati			(70.300)				(70.300)		(70.300)
Acquisto azioni SEA Prime			228				228	(478)	(250)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				42	1.850		1.892		1.892
Risultato dell'esercizio						84.070	84.070	(65)	84.005
Saldo al 31 dicembre 2017	27.500	5.500	280.254	(1.216)	(4.954)	84.070	391.154	23	391.177
Operazioni con gli azionisti									
Destinazione dell'utile di esercizio 2017			84.070			(84.070)			0
Dividendi deliberati			(70.300)				(70.300)		(70.300)
Altri movimenti									
Impatti IFRS 9			1		(1)		0		0
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				410	648		1.058		1.058
Risultato del periodo						57.443	57.443	1	57.444
Saldo al 30 giugno 2018	27.500	5.500	294.025	(806)	(4.307)	57.443	379.355	24	379.379



Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato

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 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 convenzione del 7 maggio 1962).

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

Il Gruppo SEA, attraverso la società SEA Energia, produce ener-

gia elettrica e termica destinata sia alla copertura del fabbisogno dei propri aeroporti, sia alla vendita al mercato esterno.

Negli esercizi 2017 e 2018 le attività di *handling* sono riferibili alla sola attività di *handling* di aviazione generale connessa alla operatività della collegata Signature Flight Support Italy Srl (posseduta indirettamente da SEA al 39,96%) e alla collegata Malpensa Logistica Europa SpA (detenuta al 25%) che operano quindi al di fuori del *business* dell'*handling* di aviazione commerciale.

Si segnala infine che il Gruppo detiene le seguenti partecipazioni in società collegate e valutate con il metodo del Patrimonio netto: (i) Dufrital (partecipazione del 40%) che opera nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Genova e Verona; (ii) Malpensa Logistica Europa (il cui capitale sociale è detenuto da SEA in misura pari al 25%) che opera nelle attività di logistica integrata; (iii) SEA Services (partecipazione pari al 40% del capitale sociale) che è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano; (iv) Disma (partecipazione nel capitale sociale di Disma pari al 18,75%) che è attiva nella gestione di un impianto per lo stoccaggio e la distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'Aeroporto di Milano Malpensa; (v) Signature Flight Support Italy Srl (par-



tecipazione indiretta del 39,96%) impegnata in attività di Handling di aviazione generale; (vi) SACBO (partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale) società a cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio.

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

Alla data di predisposizione del presente documento l'azionariato è così suddiviso:

AZIONISTI PUBBLICI 8 enti/società

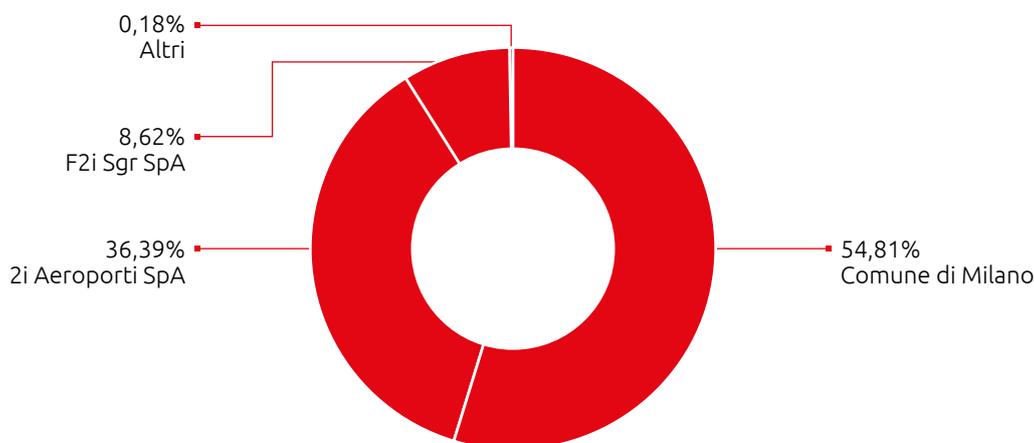
Comune di Milano(*)	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri azionisti pubblici	0,08%
Totale	54,95%

AZIONISTI PRIVATI

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

(*) Titolare di azioni di categoria A

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



Si evidenzia che in data 15 febbraio 2018 le azioni di proprietà della Provincia di Varese sono state acquisite da Zi Aeroporti SpA.

2. Conformità ai principi contabili internazionali

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in conformità ai Principi

Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore alla data di approvazione dello stesso, emessi dall'*International Accounting Standards Board* e omologati dall'Unione Europea. Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC"), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* ("SIC"). In particolare, il Bilancio Consolidato semestrale

abbreviato è stato predisposto in applicazione dello IAS 34 relativo ai bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, tale Bilancio Consolidato semestrale abbreviato non comprende, pertanto, tutte le informazioni richieste dal bilancio annuale e deve essere letto unitamente al bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017, con particolare riferimento all'analisi del contenu-

to delle voci di bilancio, essendo l'informativa finanziaria della presente Relazione Finanziaria semestrale prevalentemente volta, ai sensi dello IAS 34, alla individuazione delle motivazioni delle variazioni intervenute nelle voci comparative. Nella redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2018 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2017, opportunamente aggiornati come di seguito indicato in ipotesi in cui gli stessi fossero di recente emissione.

La redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato e delle relative note esplicative in applicazione degli IFRS richiede da parte degli Amministratori l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività della relazione semestrale e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data del 30 giugno 2018. Se nel futuro tali stime e assunzioni, che sono basate sulla miglior valutazione da parte degli Amministratori stessi, dovessero differire dalle circostanze effettive, sarebbero modificate in modo appropriato nel periodo in cui le circostanze stesse variano. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi immediatamente a Conto Economico.

Si segnala, inoltre, che taluni processi valutativi, in particolare quelli più complessi quali la determinazione di eventuali perdite di valore di attività non correnti, sono generalmente effettuati in modo completo solo in sede di redazione del bilancio annuale, allorquando sono disponibili tutte le informazioni eventualmente necessarie, salvo i casi in cui vi siano indicatori di impairment che richiedano un'immediata valutazione di eventuali perdite di valore.



Con riferimento alla presente Relazione Finanziaria semestrale, non sono stati individuati indicatori di *impairment* che determinino la necessità di attivazione del test anticipatamente rispetto alla usuale effettuazione a fine anno.

2.1 Principi contabili di recente emissione

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2018:

- Principio IFRS 15 - **Revenue from Contracts with Customers** (pubblicato in data 28 maggio 2014 e integrato con ulteriori chiarimenti pubblicati in data 12 aprile 2016) che è destinato a sostituire i principi IAS 18 - *Revenue* e IAS 11 - *Construction Contracts*, nonché le interpretazioni IFRIC 13 - *Customer Loyalty Programmes*, IFRIC 15 - *Agreements for the Construction of Real Estate*, IFRIC 18 - *Transfers of Assets from Customers* e SIC 31 - *Revenues-Barter Tran-*

sactions Involving Advertising Services. Il principio stabilisce un nuovo modello di riconoscimento dei ricavi, che si applicherà a tutti i contratti stipulati con i clienti ad eccezione di quelli che rientrano nell'ambito di applicazione di altri principi IAS/IFRS come i leasing, i contratti d'assicurazione e gli strumenti finanziari. I passaggi fondamentali per la contabilizzazione dei ricavi secondo il nuovo modello sono:

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

Il principio è stato applicato a partire dal 1° gennaio 2018. Si rimanda alle Note al Conto Economico in cui sono descritti gli effetti di tale principio.

- Versione finale dell'**IFRS 9 - Financial Instruments** (pubblicata in data 24 luglio 2014). Il documento accoglie i risultati del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39:

- introduce dei nuovi criteri per la classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie (unitamente alla valutazione delle modifiche non sostanziali delle passività finanziarie);
- con riferimento al modello di *impairment*, il nuovo principio richiede che la stima delle perdite su crediti venga effettuata sulla base del modello delle *expected losses* (e non sul modello delle *incurred losses* utilizzato dallo IAS 39) utilizzando informazioni supportabili, disponibili senza oneri o sforzi irragionevoli che includano dati storici, attuali e prospettici;
- introduce un nuovo modello di *hedge accounting* (incremento delle tipologie di transazioni eleggibili per l'*hedge accounting*, cambiamento della modalità di contabilizzazione dei contratti forward e delle opzioni quando inclusi in una relazione di *hedge accounting*, modifiche al test di efficacia).

Il nuovo principio è stato applicato a partire dal 1° gennaio 2018. Si rimanda alle Note allo Stato Patrimoniale in cui sono descritti gli effetti di tale principio.

- Emendamento all'**IFRS 2 "Classification and measurement of share-based payment transactions"** (pubblicato in data 20 giugno 2016), che contiene alcuni chiarimenti in relazione alla contabilizzazione degli effetti delle *vesting conditions* in presenza di *cash-settled share-based payments*, alla classificazione di *share-based payments* con caratteristiche di *net sett-*

lement e alla contabilizzazione delle modifiche ai termini e condizioni di uno *share-based payment* che ne modificano la classificazione da *cash-settled* a *equity-settled*. Le modifiche sono state applicate a partire dal 1° gennaio 2018. L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.

- Documento **"Annual Improvements to IFRSs: 2014-2016 Cycle"**, pubblicato in data 8 dicembre 2016 (tra cui IFRS 1 *First-Time Adoption of International Financial Reporting Standards - Deletion of short-term exemptions for first-time adopters*, IAS 28 *Investments in Associates and Joint Ventures - Measuring investees at fair value through profit or loss: an investment-by-investment choice or a consistent policy choice*, IFRS 12 *Disclosure of Interests in Other Entities - Clarification of the scope of the Standard*) che integrano parzialmente i principi preesistenti. La maggior parte delle modifiche sono state applicate a partire dal 1° gennaio 2018. L'adozione di tali emendamenti non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.
- Emendamento allo **IAS 40 "Transfers of Investment Property"** (pubblicato in data 8 dicembre 2016). Tali modifiche chiariscono i trasferimenti di un immobile a o da investimento immobiliare. In particolare, un'entità deve riclassificare un immobile tra, o da, gli investimenti immobiliari solamente in presenza dell'evidenza che si sia verificato un cambiamento d'uso dell'immobile, ricondotto ad un evento specifico. Tali modifiche sono state applicate a partire dal 1° gennaio 2018. L'introduzione dei nuovi emendamenti non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.
- Interpretazione **IFRIC 22 "Foreign Currency Transactions**

and Advance Consideration" (pubblicata in data 8 dicembre 2016). L'interpretazione ha l'obiettivo di fornire delle linee guida per transazioni effettuate in valuta estera ove siano rilevati in bilancio degli anticipi o acconti non monetari, prima della rilevazione della relativa attività, costo o ricavo. Tale documento fornisce le indicazioni su come un'entità deve determinare la data di una transazione, e di conseguenza, il tasso di cambio a pronti da utilizzare quando si verificano operazioni in valuta estera nelle quali il pagamento viene effettuato o ricevuto in anticipo. L'IFRIC 22 è stato applicato a partire dal 1° gennaio 2018. L'adozione di tale interpretazione non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS e IFRIC omologati dall'Unione Europea, non ancora obbligatoriamente applicabili e non adottati in via anticipata dal gruppo al 30 giugno 2018

- Principio **IFRS 16 - Leases** (pubblicato in data 13 gennaio 2016), destinato a sostituire il principio IAS 17 - *Leases*, nonché le interpretazioni IFRIC 4 *Determining whether an Arrangement contains a Lease*, SIC-15 *Operating Leases-Incentives* e SIC-27 *Evaluating the Substance of Transactions Involving the Legal Form of a Lease*. Il nuovo principio fornisce una nuova definizione di lease ed introduce un criterio basato sul controllo (*right of use*) di un bene per distinguere i contratti di leasing dai contratti per la fornitura di servizi, individuando quali discriminanti: l'identificazione del bene, il diritto di sostituzione dello stesso, il diritto ad ottenere sostanzialmente tutti i benefici economici rivenienti dall'uso del bene e il diritto di dirigere

l'uso del bene sottostante il contratto. Il principio stabilisce un modello unico di riconoscimento e valutazione dei contratti di leasing per il locatario (lessee) che prevede l'iscrizione del bene oggetto di lease anche operativo nell'attivo con contropartita un debito finanziario, fornendo inoltre la possibilità di non riconoscere come leasing i contratti che hanno ad oggetto i "low-value assets" (vale a dire i contratti di leasing aventi ad oggetto delle attività di valore inferiore ad euro 5.000) e i leasing con una durata del contratto pari o inferiore ai 12 mesi. Al contrario, lo Standard non comprende modifiche significative per i locatori. Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2019 ma è consentita un'applicazione anticipata. Non avendo optato per l'applicazione anticipata, non è possibile fornire una stima definitiva degli effetti finché il Gruppo non avrà completato un'analisi dettagliata dei relativi contratti.

- Emendamento all'**IFRS 9 "Prepayment Features with Negative Compensation"** (pubblicato in data 12 ottobre 2017). Tale documento specifica che gli

strumenti che prevedono un rimborso anticipato potrebbero rispettare il test "SPPI" anche nel caso in cui la "reasonable additional compensation" da corrispondere in caso di rimborso anticipato sia una "negative compensation" per il soggetto finanziatore. La modifica si applica dal 1° gennaio 2019, ma è consentita un'applicazione anticipata. Al momento gli amministratori stanno valutando i possibili effetti dell'introduzione di queste modifiche sul bilancio consolidato del Gruppo.

Principi Contabili, Emendamenti ed Interpretazioni IFRS non ancora omologati dall'Unione Europea

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

- In data 18 maggio 2017 lo IASB ha pubblicato il principio **IFRS 17 - Insurance Contracts** che è destinato a sostituire il principio IFRS 4 - *Insurance Contracts*. L'obiettivo del nuovo principio è quello di garantire che un'entità

fornisca informazioni pertinenti che rappresentano fedelmente i diritti e gli obblighi derivanti dai contratti assicurativi emessi. Lo IASB ha sviluppato lo standard per eliminare incongruenze e debolezze delle politiche contabili esistenti, fornendo un quadro unico *principle-based* per tenere conto di tutti i tipi di contratti di assicurazione, inclusi i contratti di riassicurazione che un assicuratore detiene. Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2021 ma è consentita un'applicazione anticipata, solo per le entità che applicano l'IFRS 9 - *Financial Instruments* e l'IFRS 15 - *Revenue from Contracts with Customers*. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di questo principio.

- In data 7 giugno 2017 lo IASB ha pubblicato il documento interpretativo **IFRIC 23 - Uncertainty over Income Tax Treatments**. Il documento affronta il tema delle incertezze sul trattamento fiscale da adottare in materia di imposte sul reddito. Il documento prevede che le incertezze nella determinazione delle



passività o attività per imposte vengano riflesse in bilancio solamente quando è probabile che l'entità pagherà o recupererà l'importo in questione. Inoltre, il documento non contiene alcun nuovo obbligo d'informativa ma sottolinea che l'entità dovrà stabilire se sarà necessario fornire informazioni sulle considerazioni fatte dal management e relative all'incertezza inerente alla contabilizzazione delle imposte, in accordo con quanto prevede lo IAS 1. La nuova interpretazione si applica dal 1° gennaio 2019, ma è consentita un'applicazione anticipata. Al momento gli amministratori stanno valutando i possibili effetti dell'introduzione di questa interpretazione sul bilancio consolidato del Gruppo.

- **Emendamento allo IAS 28 "Long-term Interests in Associates and Joint Ventures"** (pubblicato in data 12 ottobre 2017). Tale documento chiarisce la necessità di applicare l'IFRS 9, inclusi i requisiti legati all'*impairment*, alle altre interessenze a lungo termine in società collegate e joint venture per le quali non si applica il metodo del patrimonio netto. La modifica si applica dal 1° gennaio 2019, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di queste modifiche.
- Documento **"Annual Improvements to IFRSs 2015-2017 Cycle"**, pubblicato in data 12 dicembre 2017 (tra cui IFRS 3 *Business Combinations* e IFRS 11 *Joint Arrangements - Remeasurement of previously held interest in a joint operation*, IAS 12 *Income Taxes - Income tax consequences of payments on financial instruments classified as equity*, IAS 23 *Borrowing costs Disclosure of Interests in Other Entities - Borrowing costs eligible for capitalisation*)

che recepisce le modifiche ad alcuni principi nell'ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi. Le modifiche si applicano dal 1° gennaio 2019, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tali emendamenti.

- **Emendamento allo IAS 19 "Plant Amendment, Curtailment or Settlement"** (pubblicato in data 7 febbraio 2018). Il documento chiarisce come un'entità debba rilevare una modifica (i.e. un *curtailment* o un *settlement*) di un piano a benefici definiti. Le modifiche richiedono all'entità di aggiornare le proprie ipotesi e rimisurare la passività o l'attività netta riveniente dal piano. Gli emendamenti chiariscono che dopo il verificarsi di tale evento, un'entità utilizzi ipotesi aggiornate per misurare il *current service cost* e gli interessi per il resto del periodo di riferimento successivo all'evento. Le modifiche si applicano dal 1° gennaio 2019, ma è consentita un'applicazione anticipata. Al momento gli amministratori stanno valutando i possibili effetti dell'introduzione di questi emendamenti sul bilancio consolidato del Gruppo.
- **Emendamento all'IFRS 10 e IAS 28 "Sales or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture"** (pubblicato in data 11 settembre 2014). Il documento è stato pubblicato al fine di risolvere l'attuale conflitto tra lo IAS 28 e l'IFRS 10 relativo alla valutazione dell'utile o della perdita risultante dalla cessione o conferimento di un non-monetary asset ad una joint venture o collegata in cambio di una quota nel capitale di quest'ultima. Al momento lo IASB ha sospeso l'applicazione di questo emendamento. Gli amministratori

non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di queste modifiche.

2.2 Prospetti contabili

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, facente parte della Relazione Finanziaria semestrale è comprensivo del prospetto della Situazione Patrimoniale-finanziaria consolidata al 30 giugno 2018 e al 31 dicembre 2017, del Conto Economico Consolidato, del Conto Economico Consolidato complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato al 30 giugno 2018 e 31 dicembre 2017 e delle relative Note Esplicative.

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 semestrale abbreviato 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 semestrale abbreviato è stato predisposto nel presupposto della continuità aziendale, avendo gli Amministratori verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale, operativo e di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e

GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO

in particolare nei prossimi 12 mesi.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2018 è stata redatta in migliaia di euro così come le tabelle incluse nelle note esplicative. La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2018 è assogget-

tata a revisione contabile limitata da parte della Società di Revisione, Deloitte & Touche SpA, revisore legale della Società e del Gruppo ed è oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo SEA SpA del 31 luglio 2018.

2.3 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2018 con il metodo integrale e con il metodo del patrimonio netto:

Ragione Sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 30/06/2018 (Euro)	Capitale sociale al 31/12/2017 (Euro)
SEA S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	27.500.000	27.500.000
SEA Energia S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000	5.200.000
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Signature Flight Support Italy S.r.l. ⁽¹⁾	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	420.000	420.000
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
SEA Services S.r.l.	Via Caldera, 21 - Milano	105.000	105.000
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000	6.000.000
Disma S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2017 con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 30/06/2018	% Possesso del Gruppo al 30/06/2018	% Possesso del Gruppo al 31/12/2017
SEA S.p.A.	Controllante		
SEA Energia S.p.A.	Integrale	100%	100%
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Signature Flight Support Italy S.r.l. ⁽¹⁾	Patr. Netto	39,96%	39,96%
Dufrital S.p.A.	Patr. Netto	40%	40%
SACBO S.p.A.	Patr. Netto	30,979%	30,979%
SEA Services S.r.l.	Patr. Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Patr. Netto	25%	25%
Disma S.p.A.	Patr. Netto	18,75%	18,75%

⁽¹⁾ Collegata di SEA Prime SpA.

3. Criteri di valutazione e metodologie di consolidamento

Nella predisposizione del presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, sono stati applicati gli stessi criteri di valutazione e le stesse metodologie di consolidamento adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2017.

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 tipicamente

economico-finanziaria, ovvero dalla possibilità che si verifichi una situazione di default di una controparte, ma anche da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale.

Per il Gruppo SEA l'esposizione al rischio di credito è strettamente connessa 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 il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie a prima richiesta emesse da soggetti di primario *standing* creditizio o di depositi cauzionali.

In relazione ai tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, si evidenzia che le scadenze sono concentrate nei



trenta giorni successivi alla data di fatturazione.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di 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 ed utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore.

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

CREDITI COMMERCIALI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Crediti commerciali verso clienti	222.095	203.516
- di cui scaduto	123.463	121.048
Fondo svalutazione crediti commerciali	(102.413)	(101.858)
Crediti commerciali verso imprese collegate	9.880	9.815
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(463)	(396)
Totale crediti commerciali netti	129.099	111.077

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

CREDITI COMMERCIALI VERSO CLIENTI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
da meno di 180 giorni	17.283	22.661
da più di 180 giorni	106.180	98.387
Totale crediti commerciali scaduti	123.463	121.048

Il fondo svalutazione crediti è stato adeguato alle logiche descritte dall'IFRS 9, la cui applicazione è obbligatoria dal 1° gennaio 2018. Elemento chiave del nuovo principio è il passaggio dal concetto di 'Incurred Loss' a quello di 'Expected Loss': il fondo svalutazione crediti dovrà essere determinato tenendo in considerazione i rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere. Sorge pertanto la necessità di determinare un c.d. 'risk ratio', rappresentativo della rischiosità delle controparti commerciali, che vari in base allo status del credito (in bonis o scaduto, con diverse fasce per gli scaduti in base ai giorni di *overdue*). Vi è inoltre la necessità di includere elementi *forward looking* nella determinazione dei 'risk ratio'. Si è proceduto quindi con la costruzione di una *provision matrix* da utilizzare per la svalutazione dei crediti commerciali. Tale matrice prevede in riga le classi di rating e in colonna le diverse fasce di scaduto o a scadere. Il *risk ratio* calcolato rappresenta sia la probabilità che il cliente non onori il debito sia la percentuale di credito, ricavata da un'analisi dello storico, per cui il cliente potrebbe risultare inadempiente. Si è proceduto a ricalcolare il valore del fondo al 31 dicembre 2017 secondo quanto previsto dalla matrice, e la differenza rilevata con il fondo calcolato nel bilancio

2017 non è risultata materiale. Questo risultato è giustificato dal fatto che anche nel modello di valutazione utilizzato sino a dicembre 2017 erano compresi degli elementi *forward looking* che permettono al management la valutazione della perdita attesa.

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del primo semestre 2018 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

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

a) Rischio tasso di interesse

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

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

Il ricorso al tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di *cash flow*). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, il Gruppo SEA fa ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un *range* di tassi, permettendo in tal modo di ridurre il rischio originato dalla volatilità dei tassi. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono contabilmente rappresentati mediante la metodologia *cash flow hedge*.

Al 30 giugno 2018 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (costituiti dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito a medio-lungo termine al 30 giugno 2018 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che

include uno *spread* compreso fra lo 0,20% e l'1,62%, e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e di eventuali garanzie accessorie).

CONTRATTI DI FINANZIAMENTO A MEDIO-LUNGO TERMINE

(in migliaia di euro)	Scadenza	30 giugno 2018		31 dicembre 2017	
		Importo	Tasso medio	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2021	300.000	3,125%	300.000	3,125%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2018 al 2037	251.707	1,06%	261.849	1,07%
o/w a Tasso Fisso		48.296	3,90%	51.557	3,89%
o/w a Tasso Variabile (*)		203.411	0,39%	210.292	0,38%
Altri Finanziamenti Bancari	2020	110	0,50%	154	0,50%
o/w a Tasso Fisso		110	0,50%	154	0,50%
o/w a Tasso Variabile					
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		551.817	2,18%	562.003	2,17%

(*) Include: (i) tranches a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 31% al 30.06.2018 e il 32% al 31.12.2017); (ii) Euro 80 milioni di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio lungo termine al 30 giugno 2018 è pari a 551.817 migliaia di euro, in riduzione di 10.186 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2017, per l'impatto della prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti in essere. Il costo medio di tale in-

debitamento è rimasto pressoché stabile, toccando il 2,18% al 30 giugno 2018. Considerando anche le operazioni di copertura dal rischio tasso ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari al 2,78%, stabile rispetto a fine dicembre 2017.

Al 30 giugno 2018 il Gruppo ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi 300 milioni di euro nominali.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in Euro MM)	Cedola	Tasso annuale
SEA SpA 3 1/8 04/17/21	SEA SpA	Irish Stock Exchange	XS 1053334373	7	17/04/2021	300	Fissa Annuale	3,125%

Il *fair value* dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, al 30 giugno 2018 è pari a 573.207 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 593.482 migliaia di euro al 31 dicembre 2017). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapo-

lati a partire dai tassi di mercato di riferimento;

- per il prestito obbligazionario quotato in mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 30 giugno 2018;
- 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

(in migliaia di euro)	Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 30/06/2018	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 30/06/2018	Fair value al 31/12/2017
	10.000	8.065	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(902)	(1.020)
	5.000	4.032	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(451)	(510)
	15.000	10.862	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.179)	(1.342)
IRS	10.000	6.429	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(657)	(751)
	11.000	6.828	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(697)	(797)
	12.000	7.034	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(706)	(812)
	12.000	7.034	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(706)	(812)
Collar	10.000	6.429	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(525)	(597)
	11.000	6.448	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(516)	(587)
Totale		63.161				(6.339)	(7.228)

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 30 giugno 2018 e al 31 dicembre 2017 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 13.

b) Rischio di cambio

Il Gruppo SEA, ad eccezione del rischio di cambio connesso al rischio commodity, è soggetto a un basso rischio di fluttuazione dei cambi delle valute perché, pur operando

in un contesto internazionale, le transazioni sono condotte principalmente in euro. Pertanto, il Gruppo SEA non ritiene necessario attivare coperture specifiche a fronte di tale rischio in quanto gli importi in valuta diversa dall'euro sono modesti e i relativi incassi e pagamenti tendono a compensarsi reciprocamente.

c) Rischio prezzo delle commodity

Il Gruppo SEA, limitatamente alla

sola SEA Energia, è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle commodity energetiche trattate, ovvero gas e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette commodity, che risentono, nel caso del gas, principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA.



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

Si segnala che, nel corso del primo semestre 2018, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, pur non escludendo di poterne effettuare nei periodi futuri.

Si precisa altresì che il Gruppo SEA, attraverso la controllata SEA Energia, al fine di ridurre l'esposizione al rischio di variazione del prezzo del metano, si approvvigiona per la gran parte mediante contratti di fornitura gas a prezzo fisso.

4.3 Rischio di liquidità

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

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

- monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici;
- mantiene disponibilità liquide adeguate in conti correnti di tesoreria;
- ha ottenuto delle linee di credito committed (revolving e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo nei successivi 12 mesi derivante dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto;
- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

Al 30 giugno 2018 il Gruppo SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per euro 180 milioni, di cui euro 120 milioni di linea revolving disponibile sino

ad aprile 2020 ed euro 60 milioni relativi a linee su raccolta BEI, utilizzabili entro dicembre 2018, per durate fino al 2037. Al 30 giugno 2018 il Gruppo SEA dispone anche di ulteriori euro 158 milioni di linee uncommitted utilizzabili per immediate necessità di cassa.

Il Gruppo SEA dispone di linee di credito committed e uncommitted in grado di garantire la copertura dei fabbisogni finanziari futuri e i fabbisogni della gestione corrente, con una scadenza media dell'indebitamento finanziario di medio lungo termine di circa 5 anni, compreso il prestito obbligazionario emesso nel 2014. Non considerando il prestito obbligazionario, il restante indebitamento ha una scadenza di oltre 6 anni (e di questo il 18% oltre i 10 anni).

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita dal Gruppo SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale.

Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e leasing) e commerciali in essere al 30 giugno 2018 e al 31 dicembre 2017:

PASSIVITÀ AL 30 GIUGNO 2018

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	33,6	77,5	360,0	154,5	625,6
Debiti commerciali	124,7				124,7
Totale debito	158,3	77,5	360,0	154,5	750,3

PASSIVITÀ AL 31 DICEMBRE 2017

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	35,4	75,0	368,0	169,1	647,5
Debiti commerciali	153,5				153,5
Totale debito	188,9	75,0	368,0	169,1	801,0

Al 30 giugno 2018 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dalle quote capitali da rimborsare in prosecuzione dell'ammortamento di alcune tranche di prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. La struttura delle scadenze evidenzia la capacità dell'indebitamento finanziario del Gruppo SEA di assicurare anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

4.4 Sensitivity

In considerazione del fatto che per il Gruppo SEA il rischio cambio è pressoché irrilevante, la *sensitivity analysis* si riferisce alle voci di stato patrimoniale che potrebbero subire una variazione di valore per effetto delle modifiche dei tassi di interesse.

In particolare l'analisi ha considerato:

- depositi bancari;
- finanziamenti;

- strumenti derivati di copertura dal rischio tasso.

Le ipotesi e i metodi di calcolo utilizzati nell'analisi di sensitività condotta dal Gruppo SEA sono i seguenti:

a. Ipotesi:

si è valutato l'effetto sul conto economico del Gruppo SEA, al 30 giugno 2018 e al 30 giugno 2017, 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 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;

- gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento.

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018		30 giugno 2017	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-2,37	233,50	-6,25	130,44
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽¹⁾	155,58	-528,65	211,98	-511,94
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽²⁾	-167,08	167,08	-183,68	183,68
Strumenti derivati di copertura (fair value) ⁽³⁾	-834,98	814,68	-1.193,89	1.155,43

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

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

⁽³⁾ quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture

Si precisa che sui risultati della *sensitivity analysis* condotta su alcune voci delle tabelle precedenti influisce il basso livello dei tassi di interesse di mercato. Applicando una variazione di -50 *basis point* all'attuale curva dei tassi di interesse di mercato, i flussi relativi a Conti Correnti e Finanziamenti risulterebbero di segno opposto a quelli previsti dalle relative tipologie di contratto; in tali casi, tali flussi sono stati posti pari a zero.

Si precisa che alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari

(*covenants*), 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 *covenants* determina, per il semestre successivo alla rilevazione dell'indice finanziario, l'applicazione di un correlato spread predeterminato (secondo una *pricing grid* definita contrattualmente).

Allo stato attuale il Gruppo SEA non è a conoscenza dell'esistenza di situazioni di *default* connesse ai finanziamenti in essere né della violazione di alcuno dei *covenants* sopra citati.

5. Classificazione degli strumenti finanziari

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 30 giugno 2018 e al 31 dicembre 2017 del Gruppo.

30 giugno 2018					
(in migliaia di euro)	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nell'utile/perdita del periodo	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività/Passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita	26				26
Altre attività finanziarie non correnti		7.190			7.190
Altri crediti non correnti		200			200
Crediti commerciali		129.099			129.099
Crediti per imposte		1.516			1.516
Altri crediti correnti		10.897			10.897
Altre attività finanziarie correnti		7.500			7.500
Attività destinate alla vendita		5.800			5.800
Cassa e disponibilità liquide		49.889			49.889
Totale	26	212.091	-	-	212.117
Passività finanziarie non correnti			529.566	6.339	535.905
- di cui debito verso obbligazionisti			298.661		298.661
Altri debiti non correnti			15.803		15.803
Debiti Commerciali			124.730		124.730
Debiti per imposte dell'esercizio			35.078		35.078
Altri debiti correnti			189.713		189.713
Passività finanziarie correnti esc. leasing			22.363		22.363
Passività finanziarie correnti per leasing			1		1
Totale	-	-	917.255	6.339	923.594

31 dicembre 2017 riesposto

(in migliaia di euro)	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nell'utile/perdita del periodo	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività/Passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita	26				26
Altre attività finanziarie non correnti		7.190			7.190
Altri crediti non correnti		280			280
Crediti commerciali		111.077			111.077
Crediti per imposte		14.941			14.941
Altri crediti correnti		9.200			9.200
Altre attività finanziarie correnti		13.300			13.300
Cassa e disponibilità liquide		67.194			67.194
Totale	26	223.182	-	-	223.208
Passività finanziarie non correnti			539.061	7.228	546.289
- di cui debito verso obbligazionisti			298.441		298.441
Altri debiti non correnti			17.588		17.588
Debiti Commerciali			153.497		153.497
Debiti per imposte dell'esercizio			8.370		8.370
Altri debiti correnti			174.591		174.591
Passività finanziarie correnti esc. leasing			29.781		29.781
Passività finanziarie correnti per leasing			3		3
Totale	-	-	922.891	7.228	930.119

I valori determinati utilizzando la metodologia prevista del costo ammortizzato approssimano il *fair value* della categoria di riferimento. I dati al 31 dicembre 2017 sono stati riclassificati secondo le nuove categorie dell'IFRS 9 applicato dal Gruppo SEA dal 1° gennaio 2018.

5.1 Informativa sul fair value

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, vengono rappresentate nella tabella seguente le informazioni sul me-

todo 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 30 giugno 2018 e al 31 dicembre 2017:

GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		6.339	
Totale		6.339	26

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2017		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		7.228	
Totale		7.228	26

6. Risultato netto da attività cessate

Le operazioni contabili e amministrative legate all'attività liqui-

datoria di SEA Handling Spa in liquidazione si sono concluse il 30 giugno 2017. Pertanto il conto economico del primo semestre 2018 risulta pari a zero. Si riporta

di seguito lo schema di Conto economico con i dati di confronto relativi al primo semestre 2017.

CONTO ECONOMICO ATTIVITÀ CESSATE

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	1° semestre 2017
	Totale	Totale
Ricavi di gestione		299
Totale ricavi	0	299
Costi operativi		
Costi del lavoro		(10)
Altri costi operativi		(369)
Totale costi operativi	0	(379)
Margine Operativo lordo / EBITDA	0	(80)
Accantonamenti e svalutazioni		1.636
Risultato operativo	0	1.556
Proventi finanziari		0
Risultato prima delle imposte	0	1.556
Imposte		0
Risultato netto da attività cessate	0	1.556



Si rimanda inoltre a quanto riportato al paragrafo “*Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling*” alla sezione “Rischi legali e di compliance.”

7. Informativa per settori operativi

A seguito dell'emissione di obbligazioni a tasso fisso per 300 milioni di euro, avvenuta nel mese di aprile 2014, la Capogruppo rientra tra le società che, emettendo titoli azionari quotati in mercati regolamentati, sono tenute a fornire l'informativa richiesta dall'IFRS 8. Pertanto nella presente Relazione Finanziaria semestrale sono esposti i dati per settore operativo al 30 giugno 2018 e i relativi dati comparativi al 30 giugno 2017 e al 31 dicembre 2017. È importante sottolineare che per il tipo di attività svolta dal Gruppo l'elemento “traffico” risulta essere condizio-

nante dei risultati di tutte le attività aziendali. Il Gruppo SEA ha identificato tre business operativi, come meglio riportato nella Relazione sulla Gestione ed in particolare: (i) *Commercial Aviation*, (ii) *General Aviation*, (iii) *Energy*. Tali dati potrebbero pertanto differire rispetto a quelli presentati a livello di singola *legal entity*. Di seguito sono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali business operativi identificati.

Commercial Aviation: comprende le attività *Aviation* e *Non Aviation*: le prime consistono nella gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, e nell'offerta ai clienti del Gruppo SEA dei servizi e delle attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale. I ricavi generati da tali attività sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dai corrispettivi per la sicurezza

e dalle tariffe per l'uso di banchi *check-in* e spazi da parte di vettori e *handler*. Le attività *Non Aviation*, invece, includono l'offerta di una gamma ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli aeroporti, nonché il comparto *real estate*. I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente dal Gruppo e, con riferimento alle attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle *royalty* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito.

General Aviation: include le attività di Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico business presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate.

Energy: comprende la generazione e la vendita di energia elettrica e termica, destinata al mercato esterno.

GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO

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

tabelle seguenti sono esposti dati economici e patrimoniali afferenti i settori indicati, riconciliati con

i dati presentati nella Relazione sulla gestione, a cui si rimanda per ulteriori dettagli.

INFORMATIVA DI SETTORE: DATI ECONOMICI E PATRIMONIALI AL 30 GIUGNO 2018

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	315.523	7.781	18.986	(17.541)	324.749
di cui Intercompany	(3.981)	(1.972)	(11.588)	17.541	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	311.542	5.809	7.398	0	324.749
EBITDA	123.702	3.887	600		128.189
EBIT	80.545	2.885	310		83.740
Proventi (oneri) da partecipazioni					4.248
Oneri finanziari					(8.838)
Proventi finanziari					983
Risultato prima delle imposte					80.133
Investimenti in Immobilizzazioni	26.845	848	1.152		28.845
Materiali	7.523	0	1.152		8.675
Immateriali	19.322	848	0		20.170

INFORMATIVA DI SETTORE: DATI ECONOMICI AL 30 GIUGNO 2017 RIESPOSTO E PATRIMONIALI AL 31 DICEMBRE 2017

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	301.579	8.171	20.940	(19.098)	311.593
di cui Intercompany	(3.912)	(2.030)	(13.156)	19.098	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	297.667	6.141	7.785	0	311.593
EBITDA	114.836	3.552	364		118.752
EBIT	73.357	2.799	(81)		76.075
Proventi (oneri) da partecipazioni					4.080
Oneri finanziari					(9.036)
Proventi finanziari					251
Risultato prima delle imposte					71.370
Investimenti in Immobilizzazioni	64.729	5.964	1.447		72.140
Materiali	32.273	2.054	1.447		35.774
Immateriali	32.456	3.910	0		36.366

8. Note esplicative alla situazione patrimoniale e finanziaria

8.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle im-

mobilitazioni immateriali dal 31 dicembre 2017 al 30 giugno 2018.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2017	Incrementi del periodo	Riclassifiche/giroconti	Distruzioni/vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	30 giugno 2018
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.477.949	2.772	10.038	(1.120)		1.489.639
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	32.486	11.736	(9.426)			34.796
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	72.881		3.575		(52)	76.404
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.752	5.650	(3.575)			10.827
Altre	16.945	12			(36)	16.921
Totale valore lordo	1.609.013	20.170	612	(1.120)	(88)	1.628.587
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(533.340)		554	1.059	(22.923)	(554.650)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(62.163)				(3.119)	(65.282)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.328)					(15.328)
Totale fondo ammortamento	(610.831)	0	554	1.059	(26.042)	(635.260)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	944.609	2.772	10.592	(61)	(22.923)	934.989
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	32.486	11.736	(9.426)			34.796
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	10.718		3.575		(3.171)	11.122
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.752	5.650	(3.575)			10.827
Altre	1.617	12			(36)	1.593
Totale valore netto	998.182	20.170	1.166	(61)	(26.130)	993.327



Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per 934.989 migliaia di euro al 30 giugno 2018 e per 944.609 migliaia di euro al 31 dicembre 2017. 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 dei primi sei mesi del 2018 è pari a 22.923 migliaia di euro.

Su tali categorie di beni, ai sensi dell'IFRIC 12, il Gruppo SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione.

Gli investimenti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12, che sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, hanno principalmente riguardato:

- il Terminal 1 di Malpensa dove sono proseguiti i lavori per la riqualifica funzionale per la realizzazione di nuove aree commerciali e di *restyling* delle aree esistenti oltre alla realizzazione

dell'area di Riconsegna Bagagli Schengen;

- sull'area Cargo City, sono in via di conclusione i lavori per la realizzazione del secondo magazzino da destinare ad operatori Cargo che avrà una superficie di circa 15.000 mq.
- sullo scalo di Linate sono state ultimate le attività di prima fase che hanno riguardato gli interventi di riqualifica funzionale e *restyling* del Terminal;
- sullo scalo di Linate e Malpensa sono continuati gli interventi di riqualifica impiantistica finalizzati alla predisposizione dei sistemi ASMGCS (*Advanced Surface Movement Guidance and Control System*).

I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre, il cui valore netto residuo è pari a 11.122 migliaia di euro al 30 giugno 2018 si riferiscono prevalentemente ad acquisti di licenze per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale sia gestionale, e all'acquisto di componenti software. L'ammortamento è pari a 3.171 migliaia di euro.

8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni materiali dal 31 dicembre 2017 al 30 giugno 2018:

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2017	Incrementi del periodo	Riclas- sifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammor- tamenti / svaluta- zioni	30 giugno 2018
Valore Lordo						
Beni immobili	224.519		3.051	(89)		227.481
Impianti e macchinari	108.170	887				109.057
Attrezzature industriali e commerciali	44.189	383				44.572
Altri beni mobili	69.310	1.273	544	(504)		70.623
Immobilizzazioni in corso ed acconti	9.754	6.132	(4.224)			11.662
Totale valore lordo	455.942	8.675	(629)	(593)		463.395
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Beni immobili	(94.457)		(549)	42	(3.501)	(98.465)
Impianti e macchinari	(67.914)				(1.300)	(69.214)
Attrezzature industriali e commerciali	(34.673)				(2.209)	(36.882)
Altri beni mobili	(53.926)			403	(2.794)	(56.317)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(250.970)		(549)	445	(9.804)	(260.878)
Valore netto						
Beni immobili	130.062		2.502	(47)	(3.501)	129.016
Impianti e macchinari	40.256	887			(1.300)	39.843
Attrezzature industriali e commerciali	9.516	383			(2.209)	7.690
Altri beni mobili	15.383	1.273	544	(102)	(2.794)	14.304
Immobilizzazioni in corso ed acconti	9.754	6.132	(4.224)			11.662
Totale valore netto	204.971	8.675	(1.178)	(149)	(9.804)	202.515

Gli investimenti hanno riguardato principalmente i lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa e del Terminal di Linate oltre all'acquisizione di nuove attrezzature di piazzale per le parti che non rientrano tra i beni in concessione.

8.3 Investimenti immobiliari

La voce include i valori dei fabbricati a uso civile non strumentali all'attività d'impresa del Gruppo.

8.4 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione dal 31 dicembre 2017 al 30 giugno 2018 della voce "Partecipazioni in società collegate":

PARTECIPAZIONI IN SOCIETÀ COLLEGATE

(in migliaia di euro)	Movimentazione			30 giugno 2018
	31 dicembre 2017	Incrementi / rivalutazioni	Decrementi / svalutazioni	
SACBO SpA	36.626	1.563	(2.026)	36.163
Dufrital SpA	12.411	1.409	(2.052)	11.768
Disma SpA	2.633	186	(253)	2.566
Malpensa Logistica Europa SpA	1.923	953	(750)	2.126
SEA Services Srl	461	329		790
Totale	54.054	4.440	(5.081)	53.413

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 30 giugno 2018 ammonta a 53.413 migliaia di euro rispetto a 54.054 migliaia di euro al 31 dicembre 2017.

8.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

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

PARTECIPAZIONI DISPONIBILI PER LA VENDITA

Ragione Sociale	% Possesso	
	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%
Aereopuertos Argentina 2000 SA	8,50%	8,50%
Sita Soc. Intern. De Telecom.Aeroneonautiques (società di diritto belga) ^(*)		6 quote

^(*) Nel mese di febbraio 2018 SEA SpA ha formalizzato la richiesta di recesso dalla membership di SITA SC. che risulta effettivo dal 28 febbraio 2018.

La tabella di seguito riepiloga il dettaglio della movimentazione delle partecipazioni disponibili per la vendita dal 31 dicembre 2017 al 30 giugno 2018:

PARTECIPAZIONI DISPONIBILI PER LA VENDITA

(in migliaia di euro)	Movimentazione			30 giugno 2018
	31 dicembre 2017	Incrementi/ rivalutazioni/ riclassifiche	Decrementi/ svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	25			25
Romairport Srl	1			1
Aereopuertos Argentina 2000 SA				
Sita Soc. Intern. De Telecom. Aereneonautiques (società di diritto belga)				
Totale	26	-	-	26

La partecipazione di SEA nel capitale di Aeropuertos Argentina 2000 (di seguito AA2000) è pari all'8,5% in seguito alla conversione, da parte del governo argentino, delle obbligazioni emesse nel 2008 da AA2000 in azioni.

In data 30 giugno 2011, è stato concluso un accordo con CEDICOR per la cessione di tutta la partecipazione detenuta da SEA nel capitale sociale di AA2000, pari a 21.973.747 azioni ordinarie classe A con diritto ad un voto per ogni azione.

Il corrispettivo è stato fissato in complessivi euro 14.000.000 interamente incassati nell'esercizio 2011.

Il trasferimento delle azioni si perfezionerà solo con l'autorizzazione da parte dell'ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos).

Alla data del presente documento l'ORSNA non ha ancora formalizzato l'autorizzazione alla cessione della partecipazione a favore di CEDICOR e, pertanto, SEA detiene

ancora l'8,5% del capitale sociale in AA2000; nella presente relazione semestrale è stato quindi mantenuto il valore della partecipazione a 1 euro.

8.6 Imposte differite attive

Di seguito si riporta il dettaglio delle imposte differite attive nette:

IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE NETTE

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Imposte anticipate attive	87.288	86.484
Imposte differite passive	(34.004)	(35.332)
Totale imposte differite attive nette	53.284	51.152

La movimentazione delle imposte differite attive nette nei primi sei mesi del 2018 è di seguito riepilogata:

GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2017	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	30 giugno 2018
Totale imposte anticipate	86.484	1.138	(334)	87.288
Totale imposte differite	(35.332)	1.328		(34.004)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	51.152	2.466	(334)	53.284

8.7 Altre attività finanziarie correnti e non correnti

Il saldo della voce "Altre attività finanziarie correnti e non correnti" si riferisce ai versamenti in conto capitale effettuati a favore di Airport Handling al netto delle svalutazioni effettuate negli esercizi 2013/2014/2017 e al netto della riclassifica alla voce "Attività destinate alla vendita". In particolare l'importo della voce "Altre attività finanziarie correnti" fa riferimento

al valore di cessione del 30% degli Strumenti Finanziari partecipativi e quota capitale di Airport Handling, oggetto di cessione a marzo 2016.

La formalizzazione dell'operazione di cessione dell'ulteriore quota di Airport Handling con la trascrizione delle azioni e lo scioglimento del trust è avvenuta nel mese di luglio 2018, pertanto al 30 giugno 2018 il valore degli Strumenti

Finanziari Partecipativi e la quota di *Equity* oggetto della *call option* è stato riclassificato nella voce Attività destinate alla vendita.

Nel corso del primo semestre 2018 non si sono verificati eventi che richiedano una variazione delle considerazioni riportate nel bilancio al 31 dicembre 2017, a cui si rimanda, sulla recuperabilità delle attività in oggetto.

ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI E NON CORRENTI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Altre Attività finanziarie non correnti	7.190	7.190
Altre Attività finanziarie correnti	7.500	13.300
Totale Altre Attività finanziarie correnti e non correnti	14.690	20.490



8.8 Altri crediti non correnti

Di seguito la tabella degli altri crediti non correnti:

ALTRI CREDITI NON CORRENTI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Crediti verso altri	200	280
Totale Altri Crediti non correnti	200	280

I crediti verso altri, pari a 200 migliaia di euro al 30 giugno 2018 (280 migliaia di euro al 31 dicem-

bre 2017) si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

8.9 Rimanenze

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

RIMANENZE

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Materie prime, sussidiarie e di consumo	4.323	4.607
Fondo obsolescenza magazzino	(718)	(503)
Totale Rimanenze	3.605	4.104

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

Al 30 giugno 2018 nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazio-

ni in essere a tale data.

La comparazione con i valori di presumibile realizzo o sostituzione ha determinato la necessità di iscrizione di un fondo svalutazione rimanenze pari, al 30 giugno 2018, a 718 migliaia di euro (503 migliaia

di euro al 31 dicembre 2017). I valori sono esposti al netto del sopradetto fondo.

8.10 Crediti commerciali

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

CREDITI COMMERCIALI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Crediti commerciali verso clienti	119.682	101.658
Crediti commerciali verso imprese collegate	9.417	9.419
Totale crediti commerciali netti	129.099	111.077

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.

Per i commenti sull'andamento dei crediti commerciali nel primo semestre 2018 si rimanda alla Relazione sulla gestione.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo

tengono conto di valutazioni differenziate che recepiscono l'effettivo grado di rischio del credito stesso.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Fondo iniziale	(102.254)	(80.263)
(Incrementi)/scioglimenti	(636)	(27.498)
Utilizzi	14	5.507
Totale fondo svalutazione crediti commerciali	(102.876)	(102.254)

Gli accantonamenti al fondo sono esposti al netto degli scioglimenti e sono pari a 636 migliaia di euro per i primi sei mesi del 2018 (27.498 migliaia di euro di accantonamenti netti per l'esercizio 2017). Gli accantonamenti sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei prin-

cipali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali, sia del rischio valutato dalla Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9. Gli scioglimenti e gli utilizzi sono riconducibili alla chiusura nel corso del periodo dei

contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

8.11 Crediti per imposte e altri crediti correnti

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

CREDITI PER IMPOSTE E ALTRI CREDITI CORRENTI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Crediti per imposte	1.516	14.941
Altri crediti correnti	10.897	9.200
Totale crediti per imposte e altri crediti correnti	12.413	24.141

I crediti per imposte, pari a 1.516 migliaia di euro al 30 giugno 2018, si riferiscono principalmente:

- per 769 migliaia di euro (2.902 migliaia di euro al 31 dicembre 2017) a crediti IVA;
- per 0 migliaia di euro (873 migliaia di euro al 31 dicembre 2017) a crediti per imposte correnti;

- per 747 migliaia di euro (764 migliaia di euro al 31 dicembre 2017) ad altri crediti fiscali.

Si segnala che nel mese di aprile 2018 il Gruppo ha incassato il credito IRES relativo alla deducibilità dell'IRAP dall'IRES per le annualità dal 2007 al 2011, pari a 10.402 migliaia di euro al 31 dicembre 2017. Per ulteriori dettagli si rimanda a

quanto riportato nella Relazione sulla gestione.

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

ALTRI CREDITI CORRENTI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Crediti v/GSE per certificati bianchi	560	1.120
Altri crediti	4.936	6.813
Crediti per incassi vari	825	821
Crediti verso compagnie assicurative	911	206
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	696	236
Valori postali e bolli	55	4
Crediti per dividendi da incassare	2.914	
Totale altri crediti correnti	10.897	9.200

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 10.897 migliaia di euro al 30 giugno 2018 (9.200 migliaia di euro al 31 dicembre 2017) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti verso GSE per certificati bianchi ammontano a 560 migliaia di euro. Tale ammontare include i crediti vantati da SEA Energia verso il Gestore dei Servizi Energetici relativamente alla quota parte dei certificati bianchi del 2016 non ancora incassati relativi al ciclo combinato 1.

Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conseguente alla sentenza della Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di *handling* per il periodo

1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute dalla Società, per 3.889 migliaia di euro al 30 giugno 2018 (3.889 migliaia di euro al 31 dicembre 2017), interamente coperto dal fondo svalutazione crediti, è relativo alla posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi fino al 31 dicembre 2014.

I crediti per dividendi da incassare, per un totale di 2.914 migliaia di euro, si riferiscono ai crediti per dividendi deliberati dalle società collegate. Nello specifico si vantano crediti per dividendi verso Disma per 113 migliaia di euro, Malpensa Logistica Europa per 750 migliaia di euro e verso Dufrital per 2.051 migliaia di euro.

La voce "Altri crediti" si riferisce

principalmente ai ratei e risconti attivi connessi a ricavi di competenza dell'esercizio e a costi di competenza di esercizi futuri. La voce comprende inoltre rimborsi, anticipi a fornitori e altre posizioni minori.

Il fondo svalutazione altri crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Fondo iniziale	(3.889)	(4.196)
(Incrementi)/scioglimenti		250
Utilizzi		57
Totale fondo svalutazione altri crediti	(3.889)	(3.889)

8.12 Cassa e disponibilità liquide

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

CASSA E DISPONIBILITÀ LIQUIDE

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Depositi bancari e postali	49.799	67.120
Denaro e valori in cassa	90	74
Totale	49.889	67.194

Le liquidità disponibili al 30 giugno 2018 sono in diminuzione di 17.305 migliaia di euro rispetto all'anno precedente. La composizione della liquidità al 30 giugno 2018 si riferisce a: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 49.695 migliaia di euro (64.667 migliaia di euro al 31 dicembre 2017), depositi bancari non disponibili per 104 migliaia di euro (2.453 migliaia di euro al 31 dicembre 2017, tale significativa diminuzione deriva dalla cancellazione di un pegno relativo ad un finanziamento BEI - ora completamente ammortizzato - che richiedeva un deposito bancario a garanzia delle quote in ammortamento previste nei 12 mesi successivi), denaro e valori in cassa per 90 migliaia di euro (74 migliaia di euro al 31 dicembre 2017).

Si segnala che la liquidità al 30 giugno 2018 non include l'*escrow account* sul quale sono depositati 6.000 migliaia di euro a fronte dell'incasso del prezzo di vendita del 30% degli Strumenti Finanziari Partecipativi detenuti dal Gruppo SEA in Airport Handling. Tale somma è parte dell'incasso di euro 13,3 milioni, avvenuto nel mese di luglio 2018, a completamento degli adempimenti relativi all'incremento dell'investimento dnata in Airport Handling. L'*escrow account*

è stato chiuso contestualmente. (Si veda paragrafo "Primo semestre 2018: eventi di rilievo").

Per dettagli sulla variazione della voce in commento si rimanda al Rendiconto finanziario consolidato.

8.13 Attività destinate alla vendita

La voce "Attività destinate alla vendita" fa riferimento alla quota di Strumenti Finanziari Partecipativi e alla quota capitale di Airport Handling oggetto dell'opzione call, esercitata da dnata in data 30

giugno 2018. Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto scritto al capitolo "Primo semestre 2018: eventi di rilievo".

8.14 Capitale sociale e riserve

Al 30 giugno 2018 il capitale sociale della SEA SpA ammonta a 27.500 migliaia di euro ed è costituito da 250.000.000 di azioni, pari a euro 0,11 per azione.

La movimentazione del patrimonio netto è riportata negli schemi di bilancio.



8.15 Fondo rischi e oneri

La voce "Fondo rischi e oneri" si dettaglia come segue:

FONDO RISCHI E ONERI

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2017	Accantonamenti/Incrementi	Utilizzi / riclassifiche	Scioglimenti	30 giugno 2018
Fondo di ripristino e sostituzione	137.713	7.539	(3.334)		141.918
Fondo oneri futuri	32.222	560	(3.034)	(29)	29.719
Totale fondo rischi e oneri	169.935	8.099	(6.368)	(29)	171.637

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 141.918 migliaia di euro al 30 giugno 2018 (137.713 migliaia di euro al 31 dicembre 2017), rappresenta la migliore stima delle quote di competenza maturate relative alle ma-

nutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che saranno effettuate negli esercizi futuri.

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

FONDO ONERI FUTURI

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2017	"Accantonamenti/Incrementi"	Utilizzi / riclassifiche	Scioglimenti	30 giugno 2018
Accantonamenti in materia di lavoro	4.708		(383)	(3)	4.322
Franchigie assicurative	1.510	368	(63)	(25)	1.790
Rischi fiscali	1.983		(41)		1.942
Certificati verdi e bianchi	990				990
Fondo oneri futuri su partecipazioni	152	192	(273)		71
Fondi diversi	22.879		(2.274)	(1)	20.604
Totale fondo oneri futuri	32.222	560	(3.034)	(29)	29.719

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento delle operation. Gli utilizzi dell'anno sono connessi alle uscite dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2017.

La voce "Franchigie assicurative" pari a 1.790 migliaia di euro si riferisce agli oneri in carico al Gruppo SEA per danni derivanti da responsabilità civile.

La voce "Rischi fiscali" si riferisce:

- per 1.500 migliaia di euro all'importo accantonato da SEA Prime per far fronte alle passività correlate al mancato versamento dell'IVA di gruppo da parte dell'ex controllante per gli anni 2011 e 2012;
- per 442 migliaia di euro all'importo accantonato da SEA SpA

a fronte dei contenziosi in materia di IVA e di imposta di registro attualmente pendenti dinanzi alle competenti Commissioni Tributarie di primo e secondo grado già dettagliati precedentemente. L'utilizzo del fondo rischi fiscali effettuato nel corso del primo semestre 2018 è sostanzialmente imputabile al pagamento di quanto richiesto dall'Agenza delle Entrate a seguito dell'esito sfavorevole a SEA della Sentenza emessa dalla Commissione Tributaria Provinciale di Milano in materia di IVA ed, avverso la quale, è stato proposto apposito ricorso in appello.

Relativamente al fondo stanziato per Certificati verdi e bianchi non ci sono aggiornamenti rispetto a quanto esposto nella Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2017.

Il "Fondo oneri futuri su partecipazioni" per 71 migliaia di euro al 30 giugno 2018 (152 migliaia di euro al 31 dicembre 2017) è stanziato a fronte della valutazione della partecipazione in Signature Flight Support Italy Srl, che presenta un patrimonio netto negativo alla stessa data. Si segnala in merito, che l'Assemblea dei Soci di Signature Flight Support Italy Srl, nella seduta del 26 febbraio 2018, ha deliberato di procedere al ripianamento delle perdite pari a 923 migliaia di euro e alla ricapitalizzazione della società come segue:

- copertura perdite mediante l'azzeramento del capitale sociale per 420 migliaia di euro e delle riserve - al netto delle perdite portate a nuovo - per complessivi 240 migliaia di euro;
- ricostituzione del capitale sociale, mediante aumento sino a nominali 420 migliaia di euro con previsione di un sovrapprezzo complessivo di 263 migliaia di

euro, pari alle perdite residue, da offrirsi in sottoscrizione a tutti i soci in proporzione alle quote di cui sono titolari.

La voce "Fondi diversi" per 20.604 migliaia di euro al 30 giugno 2018 è di seguito dettagliata:

- 7.590 migliaia di euro per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti;
- 8.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dai piani di zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali);
- 847 migliaia di euro per contenziosi con ENAV;
- 3.000 migliaia di euro per contenziosi legali di natura diversa;

- 1.167 migliaia di euro per rischi riferiti allo stato delle cause per le azioni revocatorie pervenute al Gruppo e relative a compagnie aeree per le quali è stato dichiarato lo stato d'insolvenza.

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione della presente comunicazione finanziaria, anche sulla base dei pareri dei consulenti che rappresentano il Gruppo nei contenziosi stessi, si ritiene che i fondi siano congrui a fronte delle passività potenziali emergenti.

8.16 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale è dettagliata come segue:

FONDI RELATIVI AL PERSONALE

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Fondo iniziale	47.834	49.220
(Proventi)/oneri finanziari	310	686
Utilizzi	(543)	(2.016)
(Utili) / perdite attuariali	(539)	(56)
Totale Fondi relativi al personale	47.062	47.834

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto, recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate:

BASI TECNICHE ECONOMICHE-FINANZIARIE

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Tasso annuo di attualizzazione	1,45%	1,30%
Tasso annuo di inflazione	1,50%	1,50%
Tasso annuo di incremento TFR	2,63%	2,63%

Assunzioni desunte dalla relazione attuariale.

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice Iboxx 10+ Eurozone Corporate.

8.17 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 30 giugno 2018 e al 31 dicembre 2017:

DETTAGLIO PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI E NON CORRENTI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018		31 dicembre 2017	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	19.311	230.838	19.766	240.532
Debito per oneri su finanziamento	1.107		1.153	
Fair value derivati		6.339		7.228
Debiti verso banche	20.418	237.178	20.919	247.760
Debiti verso obbligazionisti		298.661		298.441
Debiti per oneri su obbligazioni	1.901		6.627	
Debiti per leasing			3	
Debiti per finanziamenti agevolati	44	66	66	88
Altri debiti finanziari			2.169	
Debiti verso altri finanziatori	1.945	298.727	8.865	298.529
Totale passività correnti e non correnti	22.363	535.905	29.784	546.289

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito al 30 giugno 2018 esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, di cui oltre la metà è rappresentato dall'emissione obbligazionaria "SEA 3 1/8 2014-2021" (espressa al costo ammortizzato). La restante parte dell'indebitamento è composta, a meno di 110 migliaia di euro relativi a

un finanziamento agevolato, da finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 54% con scadenza superiore a 5 anni e solo l'8% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo determinato al 30 giugno 2018 e al 31 dicembre 2017:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
A. Disponibilità Liquide	(49.889)	(67.194)
B. Altre Disponibilità Liquide		
C. Titoli detenuti per la negoziazione		
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	(49.889)	(67.194)
E. Crediti finanziari		
F. Debiti finanziari correnti	3.008	7.780
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	19.355	19.832
H. Altri debiti finanziari correnti	1	2.172
I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)	22.364	29.784
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)	(27.525)	(37.410)
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	230.838	240.531
L. Obbligazioni emesse	298.661	298.441
M. Altri debiti finanziari non correnti	6.406	7.316
N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)	535.905	546.288
O. Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)	508.380	508.878

A fine giugno 2018 l'indebitamento finanziario netto, pari a 508.380 migliaia di euro, registra un decremento di 498 migliaia di euro rispetto a fine 2017, in cui toccava 508.878 migliaia di euro.

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

- a. la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2018 sono state pari a 10.186 migliaia di euro);
- b. una minor liquidità per 17.305 migliaia di euro, nonostante l'incasso straordinario di 10.712 migliaia di euro di credito IRES (si veda paragrafo "Principali contenziosi in essere al 30 giugno

2018"). Si segnala che il Gruppo SEA ha fatto ricorso esclusivamente a risorse proprie per la copertura dei fabbisogni di gestione e per il pagamento dei dividendi 2017 intervenuto a fine giugno;

- c. minori rettifiche IAS per 5.449 migliaia di euro determinate principalmente da: (i) minori ratei passivi sui finanziamenti per 4.772 migliaia di euro, per l'effetto del pagamento della cedola obbligazionaria annuale con scadenza ad aprile; (ii) il miglioramento del fair value dei derivati per 853 migliaia di euro per la prosecuzione del processo di ammortamento del nozionale; (iii) minori costi ammortizzati residui per 214 migliaia di euro relativi alle erogazioni BEI e al Bond; (iv) il minor debi-

to per leasing per 3 migliaia di euro.

Si precisa che 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) mediante il risultato della gestione corrente.

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.

8.18 Altri debiti non correnti

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

ALTRI DEBITI NON CORRENTI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Debiti verso dipendenti	13.429	14.946
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	2.374	2.642
Totale	15.803	17.588

La voce comprende il debito verso dipendenti e il relativo debito verso l'INPS scaturiti a seguito della sigla degli accordi di incentivazione all'esodo nell'ambito del piano industriale di dimensionamento organici 2018-2023.

Il saldo della voce "Altri debiti non correnti" si riferisce ai debiti verso

dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori, che raggiungeranno, entro agosto 2023, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a que-

sta procedura, in data 15 gennaio 2018 è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali.

8.19 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali:

DEBITI COMMERCIALI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Debiti verso fornitori	111.699	141.353
Acconti	7.823	7.625
Debiti verso imprese collegate	5.208	4.519
Totale debiti commerciali	124.730	153.497

I debiti verso fornitori (che includono debiti per fatture da ricevere per 67.278 migliaia di euro al 30 giugno 2018 e 109.445 migliaia di euro al 31 dicembre 2017) 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 30 giugno 2018, pari a 7.823 migliaia di euro (7.625 migliaia di euro al 31 dicembre 2017) sono attribuibili princi-

palmente ad acconti da clienti.

I debiti verso le società collegate sono dovuti a prestazioni di servizi e oneri diversi.

8.20 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 35.078 migliaia di euro al 30 giugno 2018 (8.370 migliaia di euro al 31 dicembre 2017), sono costituiti principalmente dal debito IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo per 3.893 migliaia di euro (5.626

migliaia di euro al 31 dicembre 2017), dal debito per imposte correnti IRES e IRAP per 25.608 migliaia di euro (2.003 migliaia di euro al 31 dicembre 2017). La differenza del saldo fra i due periodi è riconducibile alla data di versamento degli acconti, avvenuto nel mese di luglio per quelli del primo semestre 2018), dal debito IVA per 4.964 migliaia di euro al 30 giugno 2018 (709 migliaia di euro al 31 dicembre 2017) e da altri debiti di natura fiscale per 612 migliaia di

euro (32 migliaia di euro al 31 dicembre 2017).

8.21 Altri debiti

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

ALTRI DEBITI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Servizi antincendio aeroportuali	62.077	59.040
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	51.590	46.131
Altri debiti diversi	27.279	21.845
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	15.909	16.179
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	14.960	13.634
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	12.301	12.968
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	3.041	2.625
Depositi cauzionali di terzi	1.057	1.179
Debiti v/ministero x quote CO ₂	823	301
Debiti verso altri per tratt c/dip	258	253
Debiti vs CDA e Collegio Sindacale	136	207
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	107	83
Debito verso azionisti per dividendi	115	77
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	61	70
Totale	189.714	174.592

Relativamente al debito a carico del Gruppo SEA per servizi antincendio aeroportuali, risulta pendente, presso il tribunale Civile di Roma il ricorso promosso dalla Capogruppo al fine di ottenere l'accertamento dell'inesistenza dell'obbligo giuridico di versare tale contributo. Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto scritto nella Relazione sulla gestione nel capitolo "Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2018".

d'imbarco istituita dalle Leggi n. 166/2008, n. 350/2003, n. 43/2005 e n. 296/2006.

La voce "Altri debiti diversi", pari a 27.279 migliaia di euro al 30 giugno 2018 (21.845 migliaia di euro al 31 dicembre 2017), si riferisce principalmente ai risconti passivi clienti connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

La voce "Debiti per addizionali su diritti di imbarco" è rappresentativa dell'addizionale sui diritti

9. Conto economico

9.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per i

periodi chiusi al 30 giugno 2018 e 2017. Tali dati riflettono la vista gestionale e manageriale dei business in cui il Gruppo opera. Tali dati pertanto potrebbero differire

rispetto a quelli presentati a livello di singola *legal entity*.

RICAVI DI GESTIONE

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	riesposto 1° semestre 2017
Ricavi di Gestione Commercial Aviation	311.542	297.667
Ricavi di Gestione General Aviation	5.809	6.141
Ricavi di Gestione Energy	7.398	7.785
Totale Ricavi di gestione	324.749	311.593

Nei primi sei mesi del 2018 i ricavi di gestione si attestano a 324.749 migliaia di euro, in aumento del 4,2% rispetto ai primi sei mesi del 2017 (riesposti in accordo all'IFRS 15). I ricavi di gestione includono ricavi *Commercial Aviation*, ricavi *General Aviation* e ricavi del business *Energy*.

Ricavi di Gestione Commercial Aviation

Nel primo semestre 2018, i ricavi *Aviation* hanno registrato un incremento di 9.218 migliaia di euro (+4,9%) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. In particolare, i ricavi per diritti e infrastrutture centralizzate sono

cresciuti al netto degli incentivi alle compagnie aeree finalizzati allo sviluppo del traffico di 9.429 migliaia di euro, prevalentemente per effetto dei maggiori volumi di traffico e dell'evoluzione tariffaria legata al Contratto di Programma.

RICAVI DI GESTIONE COMMERCIAL AVIATION

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	riesposto 1° semestre 2017
Aviation	196.801	187.583
Non aviation	114.741	110.084
Totale Ricavi di gestione Commercial Aviation	311.542	297.667

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

RICAVI DI GESTIONE NON AVIATION

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	1° semestre 2017
Retail	47.412	46.048
Parcheggi	32.934	31.134
Cargo	8.071	7.589
Pubblicità	5.234	5.273
Servizi premium	9.258	8.902
Real estate	1.554	1.235
Servizi e altri ricavi	10.278	9.903
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	114.741	110.084

I ricavi *retail* hanno registrato un aumento di 1.364 migliaia di euro (3%), principalmente come effetto netto tra: *i*) aumento dei ricavi food & beverage per 714 migliaia di euro (7,5%); *ii*) l'aumento dei ri-

cavi per negozi per 914 migliaia di euro (3,8%); *iii*) aumento dei ricavi per car rental per 641 migliaia di euro (8,6%); *iv*) riduzione dei ricavi per servizi bancari per 905 migliaia di euro (-18,3%).

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per segmento:

RICAVI RETAIL

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	1° semestre 2017
Shops	25.121	24.207
Food & Beverage	10.205	9.491
Car Rental	8.063	7.422
Servizi bancari	4.023	4.928
Totale Retail	47.412	46.048

Ricavi di Gestione General Aviation
Il *business General Aviation* include le attività di Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico business presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate. I ricavi del *business General Aviation*, pari a 5.809 migliaia di euro registra-

no una riduzione, pari al 5,4%, rispetto al periodo di confronto. Si rimanda alla Relazione sulla gestione per le dinamiche gestionali.

Ricavi di Gestione Energy

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

RICAVI DI GESTIONE ENERGY

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	1° semestre 2017
Vendita Energia Elettrica	3.996	5.066
Vendita Energia Termica	2.642	2.412
Altri Ricavi e Servizi	760	307
Totale Ricavi di gestione Energy	7.398	7.785

Per ulteriori dettagli sui ricavi si rimanda a quanto esposto nella relazione al paragrafo "Andamento operativo-Analisi di settore".

9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 9.286 migliaia di euro al 30 giugno 2017 a 11.889 migliaia di euro al 30 giugno 2018, con un incremento del 28%. Tali ricavi corrispondono alle opere

realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark up* del 6% rappresentativo sia della remunerazione dei costi interni per attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività, e sono inclusi nella *business unit Aviation*. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento e di miglioria della struttura.

9.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro:

COSTI DEL LAVORO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	1° semestre 2017
Salari, stipendi e oneri sociali	88.242	86.541
Trattamento fine rapporto	3.919	3.897
Altri costi del lavoro	2.742	8.481
Totale	94.903	98.919

Nel primo semestre 2018, il costo del lavoro del Gruppo è diminuito di 4.016 migliaia di euro (-4,2%) rispetto al primo semestre 2017.

La variazione è determinata: in incremento, dallo stanziamento per quota parte del rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro siglato nel 2014 e scaduto a fine 2016 e dalla crescita dell'organico connesso al maggior traffico passeggeri; in decremento, per il venir meno degli stanziamenti straordi-

nari generati nel 2017 dai piani di incentivazione all'esodo condivisi con le organizzazioni sindacali.

La crescita del traffico passeggeri ha inciso sull'aumento del numero medio di dipendenti FTE, passato da 2.758 del primo semestre 2017 a 2.774 del primo semestre 2018.

La tabella di seguito evidenzia il numero dei dipendenti medi FTE per categoria dei periodi: gennaio-giugno 2018 e gennaio-giugno 2017:

NUMERO MEDIO DIPENDENTI EQUIVALENTI (FTE)

	1° semestre 2018	%	1° semestre 2017	%
Dirigenti e Quadri	332	12%	326	12%
Impiegati	1.752	63%	1.747	63%
Operai	656	24%	666	24%
Totale dipendenti subordinati	2.740	99%	2.739	99%
Dipendenti somministrati	34	1%	19	1%
Totale dipendenti	2.774	100%	2.758	100%

9.4 Materiali di consumo

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

MATERIALI DI CONSUMO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	1° semestre 2017
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	17.022	16.359
Variazione delle rimanenze	499	83
Totale	17.521	16.442

Al 30 giugno 2018, i costi per materiali di consumo hanno registrato un incremento di 1.079 migliaia di euro (6,6%) rispetto al corrispondente periodo del 2017, passando da 16.442 migliaia di euro a 17.521 migliaia di euro, per

effetto principalmente di: *i)* maggiori costi per metano ed energia elettrica; *ii)* maggiori costi per dotazioni e vestiario antinfortunistica; *iii)* incremento dei costi per il liquido sghiacciante.

9.5 Altri costi operativi

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

ALTRI COSTI OPERATIVI

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	riesposto 1° semestre 2017
Costi di manutenzione ordinaria	13.732	13.506
Pulizia e outsourcing pulizie di cabina	6.987	6.903
Assicurazioni	709	738
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	1.844	1.865
Utenze e spese di vigilanza	4.413	3.676
Prestazione per assistenza disabili	1.800	1.809
Minusvalenze su beni patrimoniali	104	6
Canoni pubblici	16.566	15.132
Canoni hardware e software e affitti passivi	2.746	2.119
Servizi professionali	3.436	3.203
Oneri tributari	4.271	3.778
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	368	473
Costi commerciali ^(*)	2.671	2.692
Gestione parcheggi	7.241	6.700
Costi per servizi di handling	11.520	11.425
Altri costi operativi	6.578	4.144
Totale altri costi operativi	84.986	78.169

^(*) Gli incentivi commerciali alle compagnie aeree per lo sviluppo del traffico sono classificati a deduzione dei ricavi in applicazione del principio contabile IFRS 15.

Nei primi sei mesi del 2018, gli altri costi operativi sono aumentati di 6.817 migliaia di euro rispetto ai primi sei mesi del 2017 (+8,7%), passando da 78.169 migliaia di euro a 84.986 migliaia di euro. I maggiori costi rispecchiano i maggiori volumi di traffico e di servizi ai passeggeri.

La voce "Canoni pubblici" comprende *i)* canone concessorio verso lo stato per 12.911 migliaia di euro (11.575 migliaia di euro a giugno 2017); *ii)* costi per servizio

antincendio negli aeroporti per 3.037 migliaia di euro (2.974 migliaia di euro a giugno 2017); *iii)* canone concessorio verso l'erario per servizi di sicurezza per 531 migliaia di euro (497 migliaia di euro a giugno 2017); *iv)* canoni e concessioni a enti diversi per 87 migliaia di euro (86 migliaia di euro a giugno 2017).

9.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 8.597 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2017 a 11.039 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2018.

Questi rappresentano, ai sensi dell'IFRIC 12, il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

9.7 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa agli accantonamenti e svalutazioni è dettagliabile come segue:

ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	1° semestre 2017
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti dell'attività circolante e disponibilità liquide	636	3.327
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	340	(839)
Totale accantonamenti e svalutazioni	976	2.488

Nei primi sei mesi del 2018 gli accantonamenti e svalutazioni netti diminuiscono di 1.512 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, passando da un accantonamento di 2.488 migliaia di euro al 30 giugno 2017 a un accantonamento di 976 migliaia di euro al 30 giugno 2018.

Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto scritto nella Relazione sulla gestione alla voce "Accantonamenti e svalutazioni".

9.8 Accantonamento fondo ripristino e sostituzione**ACCANTONAMENTO FONDO DI RIPRISTINO E SOSTITUZIONE**

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	1° semestre 2017
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	7.539	6.055

Gli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione pari a 7.539 migliaia di euro al 30 giugno 2018 e a 6.055 migliaia di euro al 30 giugno 2017 accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrut-

ture in concessione. Nel 2018 si è registrato, a fronte di un accantonamento pari a 7.539 migliaia di euro, un utilizzo del fondo pari a 3.334 migliaia di euro.

9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

AMMORTAMENTI

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	1° semestre 2017
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	26.130	25.429
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	9.804	8.705
Totale ammortamenti	35.934	34.134

Nei primi sei mesi del 2018 gli ammortamenti si incrementano di 1.800 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2017 (+5,3%), passando da 34.134 migliaia di euro a 35.934 migliaia di euro. L'andamento degli ammortamenti nei periodi considerati riflette, da un lato, il processo di

ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dal Gruppo, non superiore comunque alla durata della concessione e dall'altro l'ammortamento dei nuovi cespiti entrati in esercizio nel semestre.

9.10 Proventi (oneri) da partecipazioni

La tabella di seguito dettaglia i proventi ed oneri da partecipazioni:

PROVENTI (ONERI) DA PARTECIPAZIONI

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	1° semestre 2017
SACBO SpA	1.563	2.414
Dufrital SpA	1.409	822
Disma SpA	186	123
Malpensa Logistica Europa SpA	953	322
Sea Services Srl	329	451
Signature Flight Support Italy Srl	(192)	(52)
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	4.248	4.080

Nel primo semestre 2018 i proventi netti da partecipazioni registrano un incremento pari a 168 migliaia di euro, passando da 4.080 migliaia di euro del 2017 a 4.248 migliaia di euro del 2018 e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio Netto e gli altri proventi e oneri. La voce

esprime principalmente gli effetti economici derivanti dalla valutazione a Patrimonio Netto delle società collegate. I risultati civilistici delle società collegate sono stati rettificati per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sen-

si dello IAS 28. L'incremento netto risultante dal confronto tra i due periodi, pari a 168 migliaia di euro, recepisce l'effetto netto dei risultati stimati dalle società collegate nel primo semestre 2018.

9.11 Proventi (oneri) finanziari

La voce dei "Proventi e oneri finanziari" risulta dettagliabile come segue:

PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	1° semestre 2017
Utili su cambi	4	9
Altri proventi finanziari	979	242
Totale proventi finanziari	983	251
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(6.013)	(6.222)
Commissioni su finanziamenti	(823)	(786)
Perdite su cambi	(8)	(11)
Altri interessi passivi:	(1.994)	(2.017)
oneri finanz su TFR	(310)	(319)
oneri finanz su Leasing	(1)	(1)
oneri finanz su Derivati	(1.166)	(1.265)
Altri	(517)	(432)
Totale oneri finanziari	(8.838)	(9.036)
Totale proventi (oneri) finanziari	(7.855)	(8.785)

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2018, ammontano a 7.855 migliaia di euro, in diminuzione di 930 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, a fronte di una riduzione degli oneri finanziari lordi di 198 migliaia di euro.

Gli oneri finanziari si sono ridotti di 198 migliaia di euro, per l'effetto combinato dei minori interessi passivi di periodo su finanziamenti a medio lungo termine a seguito della diminuzione dell'indebitamento lordo e della riduzione del costo medio del debito, parzialmente compensato dalle maggiori

commissioni su finanziamenti nei primi sei mesi del 2018 per effetto delle commissioni di garanzia relative all'erogazione BEI di fine giugno 2017.

Nel medesimo periodo, i proventi finanziari sono aumentati di 732 migliaia di euro, principalmente per l'impatto degli interessi attivi di 976 migliaia di euro maturati sul credito IRES ed incassati ad aprile 2018 contestualmente al credito nominale corrispondente (si veda paragrafo "Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2018").

9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

IMPOSTE

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018	1° semestre 2017
Imposte correnti	25.154	21.672
Imposte differite/ (anticipate)	(2.465)	(1.402)
Totale	22.689	20.270

Nei primi sei mesi del 2018 le imposte aumentano di 2.419 migliaia di euro, passando da 20.270 migliaia di euro al 30 giugno 2017 a 22.689 migliaia di euro al 30 giugno 2018.

Di seguito si evidenzia la riconciliazione tra l'aliquota ordinaria effettiva e quella teorica:

(in migliaia di euro)	1° semestre 2018		1° semestre 2017	
Utile prima delle imposte attività in funzionamento	80.133		71.370	
Utile/Perdita prima delle imposte attività cessate	0		1.556	
Utile prima delle imposte	80.133		72.926	
Imposte sul reddito teoriche	19.232	24,0%	17.502	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	(190)	-0,2%	(532)	-0,7%
IRAP	3.573	4,5%	3.199	4,4%
Altro	73	0,1%	99	0,1%
Totale	22.689	28,3%	20.270	27,8%
Imposte sul reddito da attività in funzionamento	(22.689)		(20.270)	
Imposte sul reddito da attività cessate	0		0	
Totale imposte del Gruppo	(22.689)		(20.270)	

10. Risultato per azione

Il risultato base per azione è calcolato dividendo l'utile netto del periodo attribuibile al Gruppo per la media ponderata del numero delle azioni ordinarie in circolazione nel periodo. In relazione al risultato netto diluito per azione, non essendo stati emessi strumenti partecipativi del capitale sociale della capogruppo, la media ponderata delle azioni in circolazione è la medesima utilizzata per la determinazione dell'utile base per azione.

Pertanto il risultato base per azione al 30 giugno 2018 risulta pari a euro 0,23 (risultato netto di periodo 57.443 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 30 giugno 2017 risulta pari a euro 0,21 (risultato netto di periodo 52.638 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

11. Transazioni con le Parti Correlate

Per quanto concerne le operazioni effettuate con Parti Correlate, si precisa che le stesse non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali, rientrando nel normale corso di attività delle società del Gruppo.

Dette operazioni sono regolate a condizioni di mercato, tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati.

Nella seguente tabella sono riportati i saldi patrimoniali ed economici con parti correlate al 30 giugno 2018 e per il periodo di sei mesi chiuso alla stessa data, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:



RAPPORTI DEL GRUPPO CON PARTI CORRELATE

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018				
	Crediti Commerciali	Altri crediti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>					
SACBO (*)	198		975	325	5.444
Dufrital	6.488	2.051	1.206	15.701	9
Malpensa Logistica Europa	1.538	750	1.082	2.158	20
SEA Services	732		1.283	1.655	1.801
Disma	66	113	86	106	2
Signature Flight Support Italy	395		576	83	0
Totale parti correlate	9.417	2.914	5.208	20.028	7.276
Totale voce di bilancio	129.099	10.897	124.730	324.749	197.410
% sul totale voce di bilancio	7,29%	26,74%	4,18%	6,17%	3,69%

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 5.444 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con parti correlate per il periodo chiuso al 30 giugno 2018, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

FLUSSI DI CASSA DEI RAPPORTI DEL GRUPPO CON PARTI CORRELATE

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(2.223)		(2.223)	100.803	-2,2%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	2.166		2.166	(23.211)	-9,3%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				(94.897)	0,0%

Le transazioni con le parti correlate, nel periodo chiuso al 30 giugno 2018, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi la gestione dei parcheggi siti presso l'aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital e SEA Services);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- fornitura da parte di SEA Energia di energia elettrica a Dufrital;
- ricavi per service amministrativo, nonché relativi ai corrispettivi e alla concessione rilasciata da SEA Prime per il rifornimento di carburante; costi per *push-back* (Signature Flight Support Italy).

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

Di seguito sono riportati i corrispondenti dati comparativi:

RAPPORTI DEL GRUPPO CON PARTI CORRELATE

al 30 giugno 2017					
(in migliaia di euro)	Crediti Commerciali	Altri crediti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>					
SACBO (*)	194		1.319	334	5.018
Dufrital	6.354	1.678	1.140	15.060	8
Malpensa Logistica Europa	1.282		1.047	2.106	10
SEA Services	1.325		1.806	1.461	1.371
Disma	72	94	86	105	
Signature Flight Support Italy	641		31	478	95
Totale parti correlate	9.868	1.772	5.429	19.544	6.502
Totale voce di bilancio	134.393	21.095	125.122	334.248	216.185
% sul totale voce di bilancio	7,34%	8,40%	4,34%	5,85%	3,01%

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 5.018 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con parti correlate per il periodo chiuso al 30 giugno 2017, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

FLUSSI DI CASSA DEI RAPPORTI DEL GRUPPO CON PARTI CORRELATE

al 30 giugno 2017					
(in migliaia di euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(2.155)		(2.155)	18.924	-11,4%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	4.169		4.169	(16.344)	-25,5%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				(13.211)	0,0%

12. Altri rapporti con Parti Correlate

SACBO SpA

Nel corso del 2018 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per 2.026 migliaia di euro.

Dufrital SpA

Nel corso del 2018 Dufrital ha distribuito dividendi a SEA per 2.052 migliaia di euro.

Malpensa Logistica Europa SpA

Nel corso del 2018 Malpensa Logistica ha distribuito dividendi a SEA per 750 migliaia di euro.

Disma SpA

Nel corso del 2018 Disma ha distribuito dividendi a SEA per 253 migliaia di euro.

13. Compensi degli Amministratori

I compensi corrisposti dalla Società e/o dalle altre società del Gruppo, a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma, per il periodo chiuso al 30 giugno 2018 per il Consiglio di Amministrazione sono pari a 223 migliaia di euro.

14. Compensi del Collegio Sindacale

Nel periodo chiuso al 30 giugno 2018 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 145 migliaia di euro.

15. Impegni e garanzie

15.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 30.883 migliaia di euro al 30 giugno 2018 (36.315 migliaia di euro al 31 dicembre 2017), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato:

DETTAGLIO IMPEGNI PER PROGETTO

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018	31 dicembre 2017
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistica di Linate e Malpensa	19.522	21.532
Realizzazione della manutenzione straordinaria degli impianti elettrici degli AVL	4.422	
Progettazione esecutiva e realizzazione della manutenzione straordinaria telecomunicazioni e AVL	2.686	3.466
Interventi manutenzione straordinaria per opere civili ed impiantistiche aviazione generale	1.514	1.480
Progettazione e realizzazione di un nuovo magazzino presso Cargo City di Malpensa	1.497	4.006
Progettazione e manutenzione straordinaria delle infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	538	1.148
Realizzazione del redesign della facciata land side e nuove pensiline Linate	505	3.381
Hangar aviazione generale	161	25
Rifacimento pavimentazione uffici aviazione generale	29	
Nuova area de-icing presso il piazzale nord Linate	9	777
Progettazione e lavori sistemazione fiume Lambro aviazione generale		400
Ultima fase realizzazione nuovi spogliatoi, area air side aviazione generale		100
Totale	30.883	36.315



15.2 Garanzie

Al 30 giugno 2018 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari rispettivamente a 42.000 migliaia di euro e a 46.000 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 25.000 migliaia di euro alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 26.287 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione rilasciata dalla Banca Popolare di Milano alla Terna (Rete elettrica nazionale SpA) a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica per 1.214 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Enel Distribuzione per il trasporto dell'energia per 1.154 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a GESAC per la fornitura di energia elettrica all'aeroporto di Napoli per 228 migliaia di euro;
- dalle garanzie prestate dalla Banca Popolare di Milano a GESAC per la partecipazione alle gare per la fornitura di energia elettrica agli aeroporti di Alghero per 55 migliaia di euro;
- fidejussione rilasciata dalla Banca Popolare di Milano al Gestore dei Mercati Energetici per la partecipazione al mercato elettrico per 200 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a SAGAT per la fornitura di energia elettrica all'aeroporto di Torino per 211 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Unareti per il trasporto dell'energia per 173 migliaia di euro;
- fidejussione di 102 migliaia di euro a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;
- fidejussione prestata dalla Banca Popolare di Milano a favore dell'Agenzia delle Dogane di Milano a garanzia del corretto versamento delle imposte di consumo per 69 migliaia di euro;
- fidejussione di 75 migliaia di euro a favore di Direzione Ufficio delle Dogane Milano 3 (Aviazione generale);
- fidejussione prestata dalla Banca Popolare di Sondrio a favore dell'UTF a garanzia del corretto versamento delle imposte di consumo per 52 migliaia di euro;
- 581 migliaia di euro circa per altre fidejussioni minori.

16. Stagionalità

Il *business* del Gruppo è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto

dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sottolinea inoltre come le attività relative all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate siano per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità, in virtù del diverso profilo della clientela indiretta (i.e. *leisure vs. business*). Tale caratteristica consente di limitare i picchi di stagionalità quando si adotti una prospettiva consolidata alle dinamiche operative e finanziarie del sistema aeroportuale nel suo complesso.

17. Transazioni derivanti da operazioni non ricorrenti

Nel corso dei primi sei mesi del 2018 il Gruppo ha registrato le seguenti transazioni derivanti da operazioni non ricorrenti:

- Rimborso *click day* pari a 10.712 migliaia di euro: incasso del credito IRES relativo alla deducibilità dell'IRAP dall'IRES per le annualità dal 2007 al 2011 (c.d. *click day*) vantato dalla Società SEA.
- Restituzione sanzione AGCM (incluso quota interessi) pari a 2.430 migliaia di euro: rimborso relativo alla revisione da parte dell'AGCM della sanzione comminata a SEA nel 2015 a seguito dell'acquisizione di SEA Prime.

18. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nel corso del periodo chiuso al 30 giugno 2018 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così

come definite dalla Comunicazione stessa.

19. Altre informazioni

In data 3 maggio 2018 l'assemblea della Capogruppo SEA ha deliberato la distribuzione di dividendi per 70.300 migliaia di euro relativi all'utile dell'esercizio 2017, il cui pagamento è avvenuto nel mese di giugno 2018.

20. Passività potenziali e contenzioso

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla gestione al paragrafo "*Risk management framework*" e al paragrafo "*Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2018*".

21. Attività potenziali

Non ci sono aggiornamenti rispetto a quanto esposto nella Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2017.

22. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura del periodo

Si rimanda alla Relazione sulla gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Pietro Modiano

Relazione di certificazione del 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 DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA SUL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

**Agli Azionisti di
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.**

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata, del conto economico consolidato, del conto economico consolidato complessivo, del rendiconto finanziario consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato e dalle relative note esplicative di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. ("Società" o "SEA S.p.A.") e controllate ("Gruppo SEA") al 30 giugno 2018. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla CONSOB con Delibera n. 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo SEA al 30 giugno 2018 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

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

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.

Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

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

© Deloitte & Touche S.p.A.

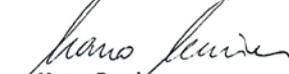
Deloitte.

2

Richiamo d'informativa

Come indicato nella relazione sulla gestione, ed in particolare al paragrafo "Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling", sono evidenziate 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 del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di Sea Handling S.p.A.. Ciò con particolare riferimento alla liquidazione della controllata Sea Handling S.p.A. e alle iniziative poste in essere dal Trustee circa la cessione di una quota del capitale di Airport Handling S.p.A. perfezionatasi nel mese di luglio 2018 a seguito dell'esercizio dell'opzione *call* relativa ad un'ulteriore quota del capitale in Airport Handling S.p.A., circostanza che ha determinato lo scioglimento del trust con ritrasferimento a SEA S.p.A. del residuo 30% del capitale della partecipata e (ii) sulle evoluzioni determinate dalla Decisione del 9 luglio 2014 della Commissione Europea resa pubblica in data 6 febbraio 2015 circa la costituzione e capitalizzazione di Airport Handling S.p.A., il cui procedimento di indagine si è concluso con la Decisione del 5 luglio 2016 della Commissione Europea. Le nostre conclusioni non sono modificate in relazione a tali aspetti.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.


Marco Pessina
Socio

Milano, 2 agosto 2018



L'attenzione del Gruppo SEA alla tutela dell'ambiente ha determinato, attraverso l'adozione di specifiche iniziative, la riduzione significativa delle emissioni di CO₂.

Milano Malpensa e Milano Linate confermano anche nel 2018 le loro *performance* di eccellenza europea rinnovando il livello *Neutrality* nell'ambito dell'iniziativa *Airport Carbon Accreditation*.



SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali

Aeroporto Milano Linate - 20090 Segrate, Milano
Codice fiscale e iscrizione al Registro
Imprese di Milano n. 00826040156
REA di Milano n. 472807 - Capitale sociale Euro 27.500.000 i.v.
www.seamilano.eu

