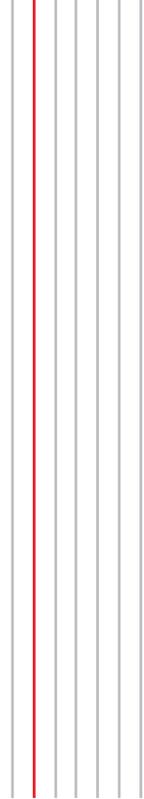


RELAZIONE  
FINANZIARIA ANNUALE  
AL 31 DICEMBRE 2014



**RELAZIONE  
FINANZIARIA ANNUALE**  
AL 31 DICEMBRE 2014



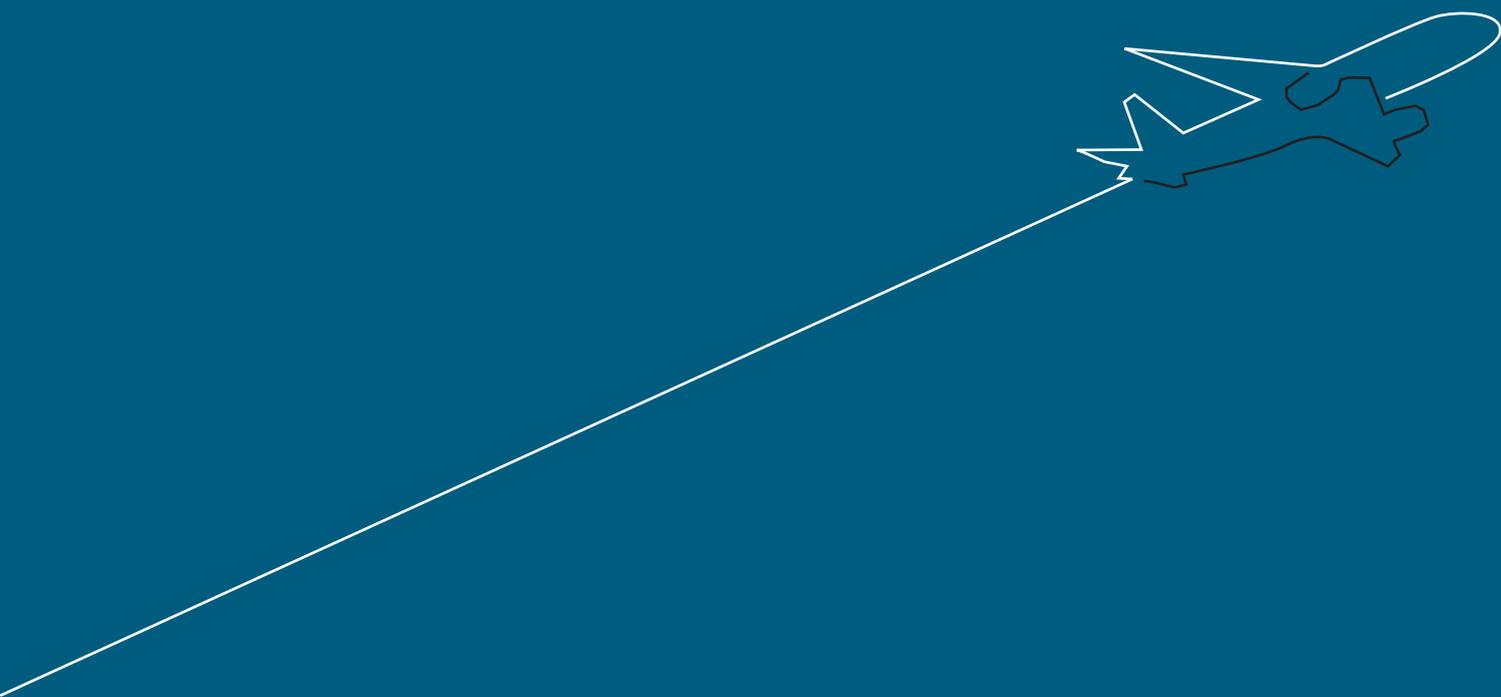
L'attenzione del Gruppo SEA alla tutela dell'ambiente ha determinato, attraverso l'adozione di specifiche iniziative, la riduzione significativa delle emissioni dirette e indirette di CO<sub>2</sub>.

Malpensa e Linate confermano anche nel 2014 il loro record di eccellenza europea ottenendo il livello "Neutrality" nell'ambito dell'iniziativa europea Airport Carbon Accreditation.

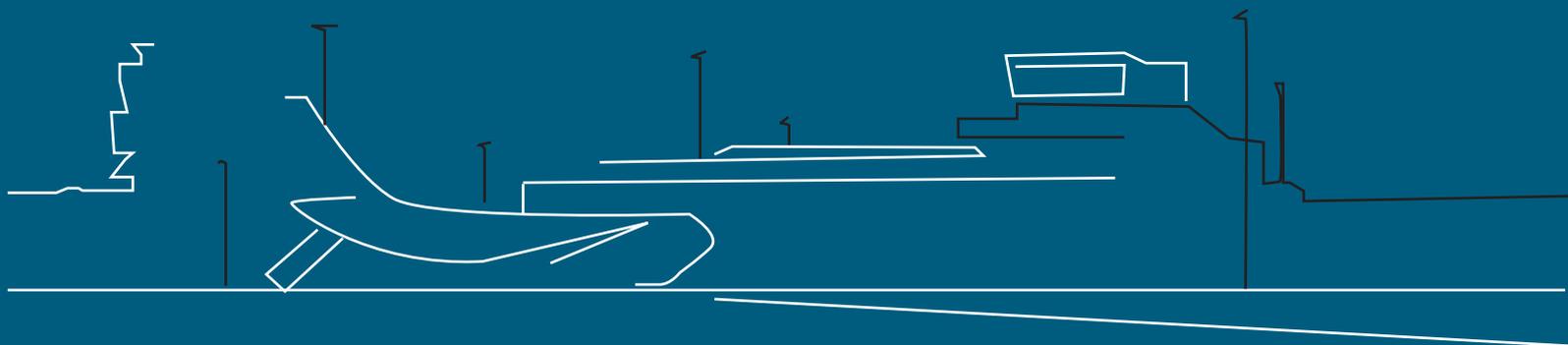


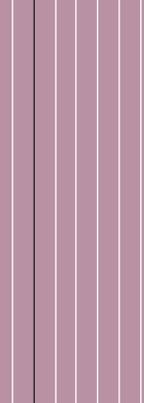
# INDICE

<b>DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI</b>	05
Il Gruppo SEA	07
Struttura del Gruppo SEA	08
Organi sociali	010
I numeri del Gruppo SEA	011
<b>RELAZIONE SULLA GESTIONE 2014</b>	014
Esercizio 2014: eventi di rilievo	016
Evoluzione prevedibile della gestione	019
Quadro economico di riferimento	020
Quadro normativo e regolamentare di riferimento	027
Andamento operativo	028
Aviation	028
Non Aviation	031
Handling	033
Energia	036
Altre informazioni	038
Commento ai risultati economico finanziari	041
Conto Economico	041
Stato patrimoniale riclassificato	045
Rendiconto finanziario riclassificato	047
Investimenti del Gruppo SEA	050
Fattori di rischio Gruppo SEA	051
Altre informazioni	057
Sistema di Corporate Governance	067
Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	069
Rapporti con le Parti Correlate	071
Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti	072
<b>GRUPPO SEA – BILANCIO CONSOLIDATO</b>	073
Prospetti contabili	075
Note esplicative al Bilancio Consolidato	080
Relazione del Collegio Sindacale	138
Relazione di certificazione del Bilancio Consolidato	141
<b>SEA SPA – BILANCIO SEPARATO</b>	143
Prospetti contabili	145
Note esplicative al Bilancio Separato	150
Relazione del Collegio Sindacale	204
Relazione di certificazione del Bilancio Separato	211
<b>GLOSSARIO</b>	213

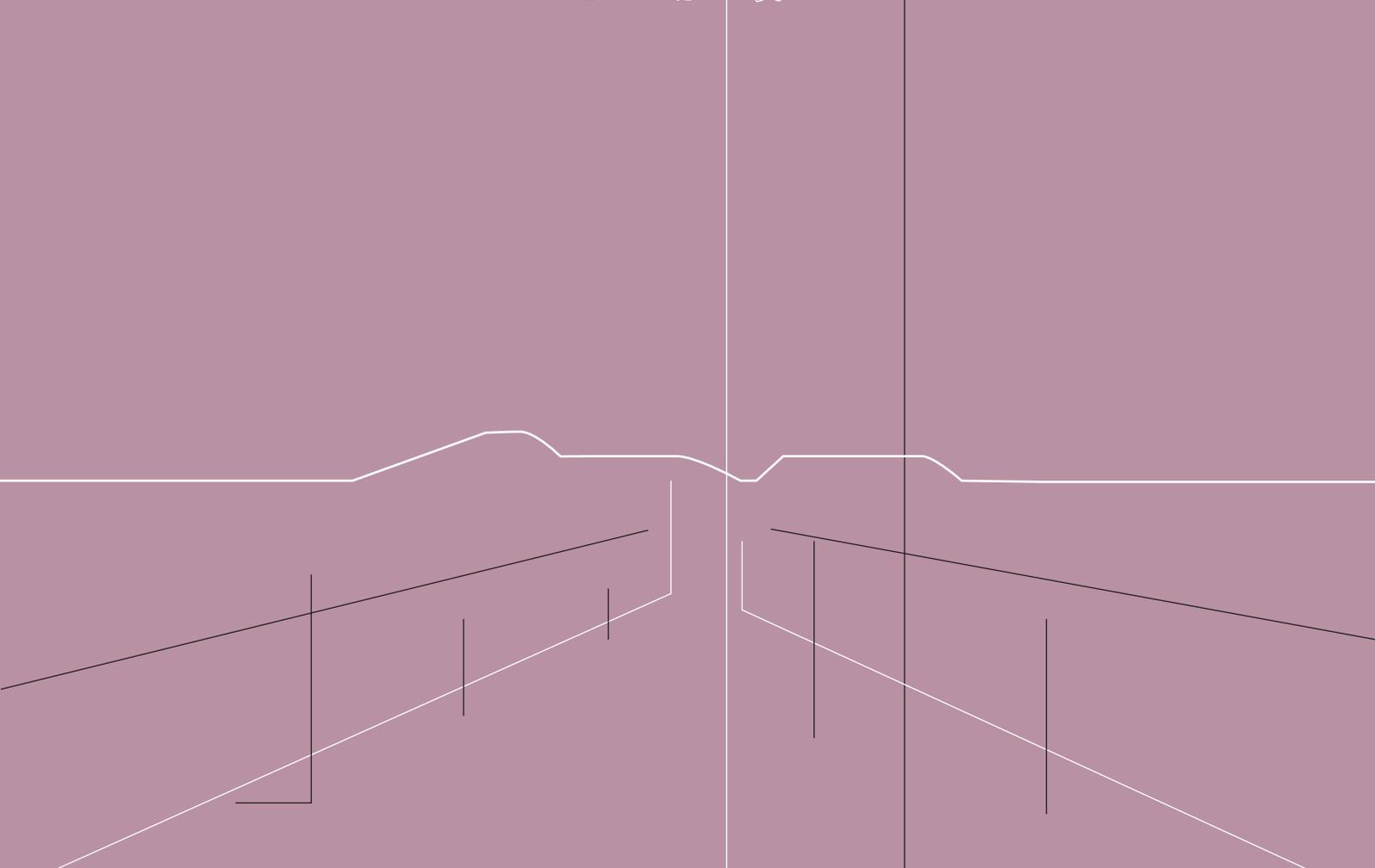
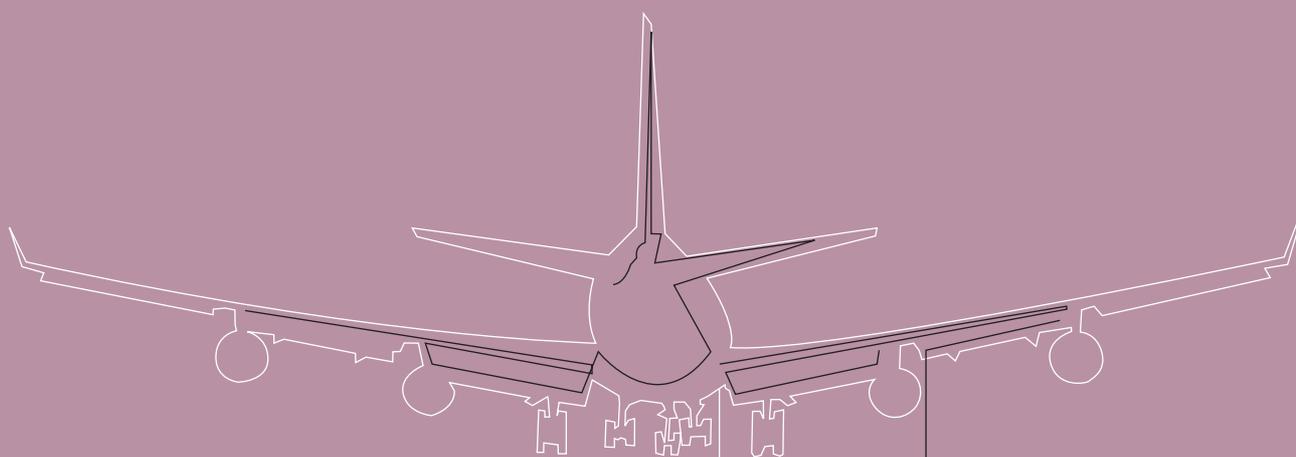


*Non ci sarebbe la magia del volo se non esistesse un punto fermo a terra. Noi siamo quel punto.  
Di partenza, per far decollare l'economia di un intero territorio.  
Di arrivo, per rendergli possibile ogni traguardo.*

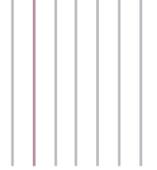




# DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI







## GUARDARE IN ALTO

Facendo crescere i nostri aeroporti, contribuiamo alla crescita di un intero territorio: la sua gente, la sua economia, la sua capacità di occupazione, la sua centralità nel processo di connessione globale.

Se l'area da noi servita è oggi una delle più sviluppate d'Euro-

pa, è anche per il ruolo degli aeroporti di Malpensa e Linate. La nostra missione si identifica dunque con la responsabilità di dare impulso a questa crescita in un percorso sostenibile, ampiamente condiviso e nel rispetto di tutti.

## IL GRUPPO SEA

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

- **Milano Malpensa**, dedicato allo sviluppo del traffico intercontinentale, è attualmente lo scalo del Nord Italia con più operatori internazionali. Completamente rinnovato Malpensa è oggi un aeroporto più accogliente ed efficiente. Un *restyling* di ampio respiro ha portato al miglioramento funzionale ed estetico di tutta l'area *check-in*, imbarchi e controlli di sicurezza e alla realizzazione della nuova piattaforma commerciale, una delle più grandi in Europa. 23mila metri quadrati con oltre 100 negozi e una Piazza del Lusso e del Gusto dedicate al *retail* di lusso, che offrono il *top* dei marchi italiani nel campo della moda e dell'enogastronomia.
- **Milano Malpensa Cargo**, infrastruttura a supporto del trasporto aereo *cargo* destinata nei prossimi anni ad un'ulteriore crescita in termini di capacità e di potenziamento de-

gli impianti. Oltre all'ampliamento del piazzale aeromobili è prevista la realizzazione di tre nuovi magazzini, corredati da ampie aree per la sosta e la manovra dei mezzi. Grazie alle sue strutture altamente tecnologiche e agli innovativi sistemi di informatizzazione, Milano Malpensa Cargo si posiziona primo aeroporto *cargo* in Italia, gestendo il 55% del traffico totale delle merci italiane e si conferma 6° aeroporto in Europa per traffico merci.

- **Milano Linate**, aeroporto rivolto prevalentemente alla clientela *frequent flyer* su rotte nazionali e internazionali intra UE. A circa 8 km dal centro della città di Milano, Linate si configura come un vero e proprio *city airport*, con strutture e aree dedicate al *business* e allo *shopping*.
- **Milano Linate Prime**, aeroporto gestito da SEA Prime SpA, società controllata dal Gruppo SEA, si colloca al primo posto in Italia come scalo di aviazione generale ed è settimo in Europa per movimenti serviti. Dedicato prevalentemente a una clientela *business*, offre servizi e *facilities* ad alto valore aggiunto.

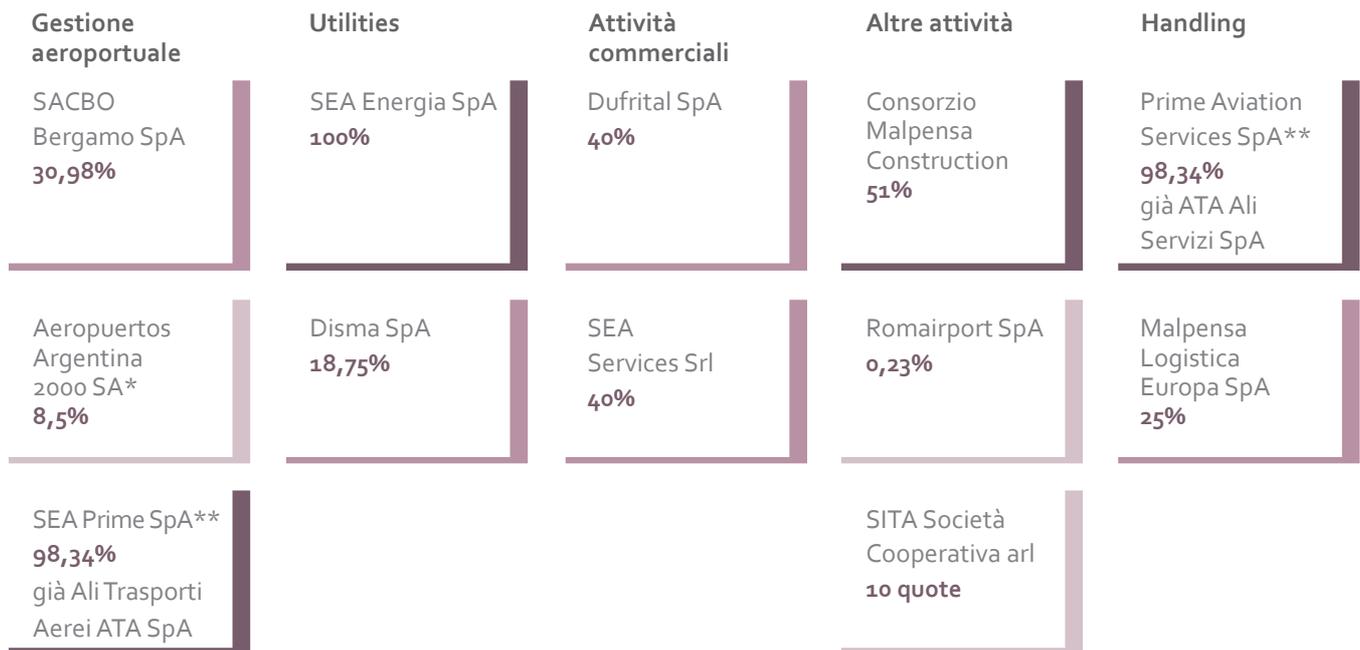
Infine, attraverso la società SEA Energia (controllata al 100% dal Gruppo SEA), il Gruppo SEA produce anche energia elettrica e termica destinata alla copertura del fabbisogno dei suoi scali nonché alla vendita a terzi.



## STRUTTURA DEL GRUPPO SEA

Al 31 dicembre 2014

### SEA SPA



Legenda

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

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

\*\* Le Assemblee Straordinarie del 2 marzo 2015 hanno deliberato la modifica della denominazione sociale.

Nella struttura del Gruppo SEA al 31 dicembre 2014 sono incluse le seguenti società in liquidazione:

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

Si rimanda al paragrafo 2.5 "Area di consolidamento e sue variazioni" delle Note esplicative per il trattamento delle società in liquidazione nel contesto del consolidamento.

In data 27 agosto 2014, SEA, Socio unico di Airport Handling, con la sottoscrizione dell'Atto di Dotazione di Trust ha trasferito al Trust di scopo "Milan Airport Handling" l'intera partecipazione di nominali Euro 5 milioni. Conseguentemente SEA, in pari data, ai sensi dell'IFRS 10 non detenendo il "Power of control" delle operation della Società, ha provveduto ad escluderla dal perimetro di consolidamento per le motivazioni meglio trattate al successivo paragrafo "I numeri del Gruppo SEA" e 2.5 "Area di consolidamento e sue variazioni" delle Note esplicative.

## STRUTTURA DEL CAPITALE SOCIALE

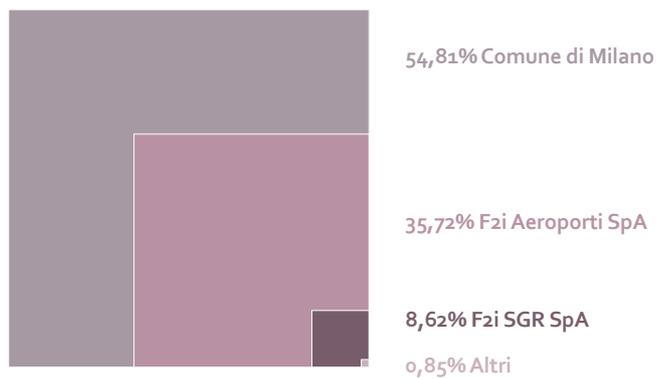
Il capitale sociale di SEA è pari a Euro 27.500.000, suddiviso in 250 milioni di azioni, del valore nominale di Euro 0,11 ciascuna, di cui 137.023.805 azioni di categoria A, 74.375.102 azioni di categoria B e 38.601.093 altre azioni.

Gli Azionisti titolari di azioni di categoria A, nell'ipotesi di cessione ad esito della quale perdano il controllo della società,

sono tenuti a garantire ai Soci titolari di azioni di categoria B un diritto di covendita. Gli Azionisti titolari di azioni di categoria A godono di un diritto di prelazione in caso di cessione di azioni da parte dei Soci titolari di azioni di categoria B.

Al 31 dicembre 2014 SEA non detiene azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:

### Azionisti



Azionisti pubblici		
n. 12 enti/società	Comune di Milano*	54,81%
	Provincia di Varese	0,64%
	Comune di Busto Arsizio	0,06%
	Altri azionisti pubblici	0,11%
<b>Totale</b>		<b>55,62%</b>

Azionisti privati		
	F2i Aeroporti SpA	35,72%
	F2i Sgr SpA**	8,62%
	Altri azionisti privati	0,04%
<b>Totale</b>		<b>44,38%</b>

\* Titolare di azioni di categoria A

\*\* In nome e per conto di F2i – secondo Fondo italiano per le infrastrutture

## ORGANI SOCIALI

### Consiglio di Amministrazione

(triennio 2013/2015 nominato dall'Assemblea del 24 giugno 2013)

**PRESIDENTE**  
**AMMINISTRATORI**

**Pietro Vitale Antonio Modiano**  
**Renato Ravasio** <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>  
**Mario Anastasio Aspesi** <sup>(3)</sup> <sup>(5)</sup>  
**Salvatore Bragantini** <sup>(2)</sup> <sup>(4)</sup>  
**Mauro Maia** <sup>(3)</sup>  
**Susanna Stefani** <sup>(3)</sup>  
**Susanna Zucchelli** <sup>(2)</sup>

### Collegio Sindacale

(triennio 2013/2015 nominato dall'Assemblea del 24 giugno 2013)

**PRESIDENTE**  
**SINDACI EFFETTIVI**

**Rita Cicchiello**  
**Andrea Galli**  
**Paolo Giovanelli**  
**Antonio Passantino**  
**Ezio Maria Simonelli**  
**Andrea Cioccarelli**  
**Ilaria Moretti**

**SINDACI SUPPLENTI**

### Società di Revisione

(triennio 2013/2015 nominata dall'Assemblea del 24 giugno 2013)

**Deloitte & Touche SpA**

(1) *Vice Presidente*

(2) *Membro del Comitato Controllo e Rischi*

(3) *Membro del Comitato per la Remunerazione*

(4) *Membro del Comitato Etico*

(5) *Membro dell'Organismo di Vigilanza*

## I NUMERI DEL GRUPPO SEA

Nel contesto delle negoziazioni con la Comunità europea meglio descritte nel successivo paragrafo "Fattori di rischio del Gruppo SEA", SEA ha assunto nel corso dell'esercizio 2014 la decisione di dismettere la linea di *business Handling* aviazione commerciale, procedendo da un lato alla messa in liquidazione di SEA Handling SpA, avvenuta in data 1° luglio (con esercizio provvisorio durato sino al 31 agosto 2014) e dall'altro assegnando il 27 agosto 2014 la partecipazione in Airport Handling Srl al Milan Airport Handling Trust.

In particolare, come meglio esplicitato nel paragrafo 2.5 "Area di consolidamento e sue variazioni" delle Note esplicative in relazione alla determinazione dell'area di consolidamento, l'assegnazione della partecipazione Airport Handling Srl al Trust ha determinato, a giudizio degli Amministratori supportati da un parere di esperto, il venir meno del controllo sulla citata entità ai sensi dell'IFRS 10. In particolare, rispetto alle condizioni definite dall'IFRS 10 per connotare una posizione di controllo, che devono ricorrere contemporaneamente – ossia (a) l'esercizio del potere sull'impresa; (b) l'esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa e (c) la capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti variabili – gli Amministratori ritengono che la concentrazione del potere decisionale e di governo di Airport Handling Srl nel proprio Consiglio di Amministrazione, nominato autonomamente dal Trust su cui SEA non ha alcun controllo anche ai sensi dell'art. 2359 del Codice Civile, fa venir meno sia la condizione di esercizio del potere sull'impresa da parte di SEA che la capacità di influenzare l'ammontare dei rendimenti variabili prodotti dalla stessa, cui comunque SEA risulterà esposta; in conclusione quindi, la non ricorrenza di due delle tre condizioni connotanti il controllo ai sensi dell'IFRS 10, determina l'uscita dall'area di consolidamento di Airport Handling Srl e l'inclusione del risultato della attività di tale società per l'esercizio 2014 nella linea distinta del Conto Economico denominata "Risultato netto da Attività Cessate" destinata alle *discontinued operation*.

Il segmento *handling* nel 2014 è riferibile alla sola attività di *handling* di aviazione generale connessa alla operatività della controllata Prime Aviation Services SpA (già ATA Ali Servizi SpA) acquisita dal Gruppo alla fine del 2013 e alla collegata Malpensa Logistica Europa SpA (detenuta al 25%) che operano quindi al di fuori del *business* dell'*handling* aviazione commerciale.

Nella circostanza di uscita da un settore strategico (così definito, ai sensi dell'IFRS 8, fattispecie applicabile al settore "*handling*" di aviazione commerciale, riferibile alle *operation* di SEA Handling SpA in liquidazione e Airport Handling Srl sino alla data di cessione al Trust), il Principio Contabile IFRS 5 prevede, come già anticipato, che il conto economico 2014 della linea di *business* in "*discontinued operation*" non concorra al risultato dell'esercizio su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di *business* in "*discontinued operation*" sia riflesso in una specifica linea distinta del conto economico denominata "Risultato netto da Attività Cessate"; stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al *business* in "*discontinued operation*", che non concorrono agli attivi e passivi delle attività continue ma vengono esposti sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo. Il principio IFRS 5 richiede altresì che il Conto Economico dell'esercizio comparativo venga riesposto in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività continuate e discontinue nei due esercizi esposti nella comunicazione finanziaria. Nel paragrafo 5.2 delle Note esplicative, cui si rinvia, viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle *discontinued operation* così come presentate nel Conto Economico, nella Situazione patrimoniale-finanziaria e nel Rendiconto Finanziario consolidati.

Di seguito vengono quindi esposti i dati consolidati di sintesi derivanti dalla applicazione dell'IFRS 5 e desumibili dai prospetti di bilancio.

## Dati consolidati di sintesi

A seguito dell'applicazione dell'IFRS 5, il Conto Economico 2013 riesposto non include i dati economici di SEA Handling

SpA in liquidazione e Airport Handling SpA che vengono esposti nella linea "Risultato netto da Attività Cessate".

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013 riesposto	Delta	Al 31 dicembre 2013 approvato
Ricavi	685.100	645.539	39.561	724.080
EBITDA <sup>1</sup>	205.883	182.852	23.031	161.778
Risultato operativo	129.697	107.531	22.166	85.565
Risultato ante imposte	108.605	86.881	21.724	64.952
Risultato netto da Attività Cessate	(21.304)	(21.414)	110	0
<b>Risultato netto del Gruppo</b>	<b>54.858</b>	<b>33.707</b>	<b>21.151</b>	<b>33.707</b>

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

Da un punto di vista patrimoniale, i dati di sintesi possono essere di seguito esposti ma, in questo caso, per le modalità applicative dell'IFRS 5, il dato comparativo al 31 dicembre 2013

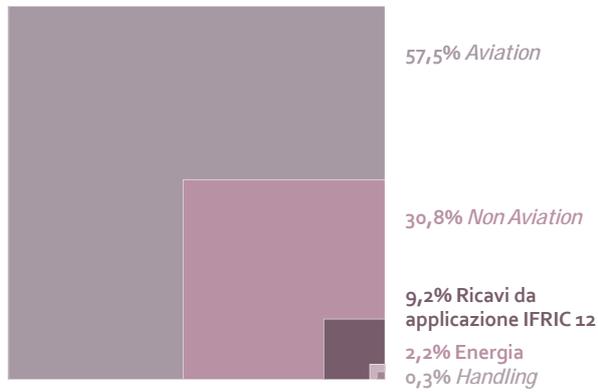
non presenta distorsioni rispetto a quello approvato in data 7 maggio 2014 per effetto della discontinuazione della attività di *handling* commerciale.

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013	Delta
Capitale immobilizzato (A)	1.287.120	1.213.879	73.241
Capitale circolante (B)	(181.059)	(174.496)	(6.563)
di cui:			
- attività destinate alla vendita	16.010		16.010
- passività connesse alle attività destinate alla vendita	(25.443)		(25.443)
Fondi rschi e oneri (C)	(174.567)	(187.111)	12.544
Fondi relativi al personale (D)	(50.505)	(77.155)	26.650
<b>Capitale investito netto (A+B+C+D)</b>	<b>880.989</b>	<b>775.117</b>	<b>105.872</b>
Patrimonio Netto di Gruppo	309.200	286.766	22.434
Patrimonio Netto di terzi	600	611	(11)
Indebitamento finanziario netto	571.189	487.740	83.449
<b>Totale fonti di finanziamento</b>	<b>880.989</b>	<b>775.117</b>	<b>105.872</b>

(A) Le immobilizzazioni sono espresse al netto dei contributi dello Stato e della Comunità europea, pari al 31 dicembre 2014 rispettivamente a Euro 495.654 migliaia ed Euro 1.831 migliaia e pari al 31 dicembre 2013 rispettivamente a Euro 499.748 migliaia ed Euro 1.800 migliaia.

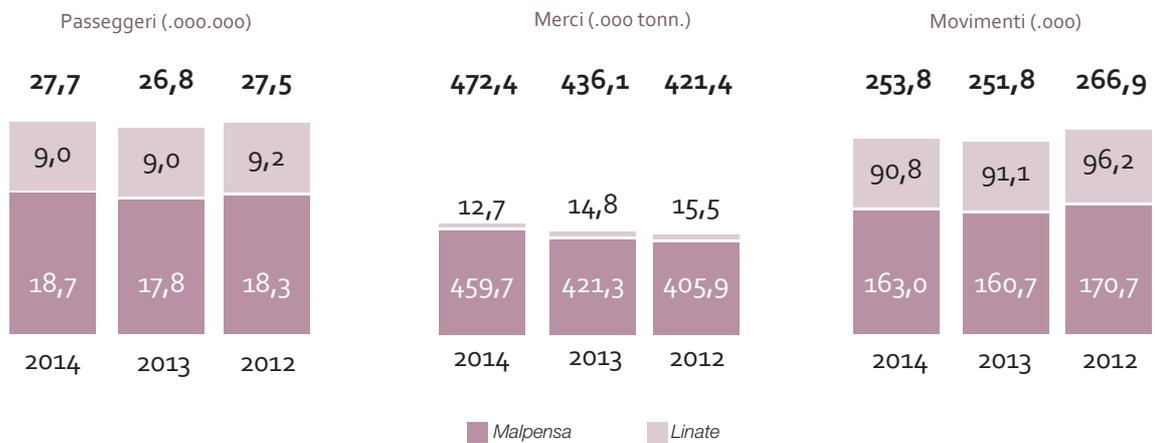
(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013 riesposto	Delta	Al 31 dicembre 2013 approvato
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	97.728	90.419	7.309	90.486
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.684	2.765	(81)	4.986

Ricavi consolidati 2014 Euro 685.100 migliaia



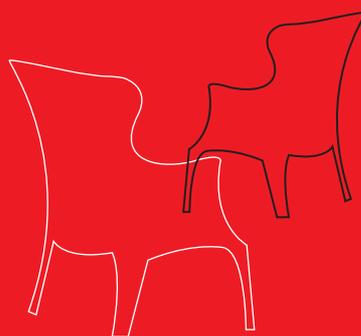
Ricavi consolidati 2014	Migliaia di Euro	% su tot. ricavi
Aviation	393.736	57,5%
Non Aviation	211.102	30,8%
Handling	1.974	0,3%
Energia	14.822	2,2%
Ricavi da applicazione IFRIC 12	63.466	9,2%
<b>Totale</b>	<b>685.100</b>	<b>100%</b>

Dati di traffico





RELAZIONE SULLA  
GESTIONE 2014



DAVIDE OLDANI café

BVLGARI

GUCCI



## ESERCIZIO 2014: EVENTI DI RILIEVO

### SEA Handling – Scioglimento anticipato e nomina di un liquidatore

L'Assemblea Straordinaria dei soci della controllata SEA Handling del 9 giugno 2014 ha deliberato:

- di sciogliere anticipatamente la Società e di porla in liquidazione con decorrenza dal 1° luglio 2014, autorizzando anche l'eventuale esercizio provvisorio dell'impresa in data successiva al primo luglio, per il minimo periodo necessario (l'esercizio provvisorio è stato confermato nell'assemblea di SEA Handling in liquidazione del 30 luglio 2014 per il periodo 1° luglio-31 agosto 2014);
- di affidare le operazioni liquidatorie ad un unico liquidatore nominato nella persona del Prof. Marco Reboa.

### SEA – Costituzione Milan Airport Handling Trust – Atto di dotazione di Trust

In data 30 giugno 2014 il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA ha deliberato la costituzione del Trust di scopo, denominato "Milan Airport Handling Trust", regolato dalla legge di Jersey, Isole del Canale a cui verranno conferite il 100% delle quote di Airport Handling.

L'istituzione del Trust, principale elemento a garanzia della discontinuità economica, è stata concepita secondo forme e modalità tali da escludere qualsiasi forma di controllo di SEA su Airport Handling e continuità tra SEA Handling e la stessa Airport Handling (a tal proposito si rimanda al paragrafo 2.5 "Area di consolidamento e sue variazioni" delle Note esplicative per considerazioni di maggior dettaglio sull'assenza di controllo del Trust e di Airport Handling SpA).

Trustee del Trust è stata nominata "Crowe Horwath Trustee Services It Srl", società costituita ad hoc e in possesso dei requisiti di assoluta indipendenza tanto rispetto a SEA, quanto rispetto ad ogni impresa facente capo al Gruppo SEA nel suo complesso.

Scopo del Trust è la realizzazione di procedure volte a confermare e ad assicurare l'attuazione della discontinuità economica nonché permettere l'ingresso di terzi, privati e indipendenti, nel capitale della società in misura non inferiore al 30%.

In data 27 agosto 2014 l'Assemblea dei soci di Airport Handling ha deliberato:

- l'aumento del capitale sociale a Euro 5 milioni, a paga-

- mento in denaro, in sottoscrizione all'unico Socio SEA;
- la conseguente modifica dello Statuto Sociale.

Nella medesima data del 27 agosto 2014, in attuazione di quanto previsto nell'atto istitutivo del Trust, SEA, in qualità di Socio unico di Airport Handling Srl, con la sottoscrizione dell'Atto di Dotazione di Trust, ha trasferito al Trust di scopo "Milan Airport Handling Trust" l'intera partecipazione.

Sempre in data 27 agosto 2014, una seconda Assemblea dei soci riunitasi ha deliberato:

- la trasformazione della società da Srl in SpA nonché la conseguente adozione del nuovo statuto sociale;
- il rinnovo delle cariche sociali della società che rimarranno in carica per tre esercizi e fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2016;
- l'emissione di 20.000 SFP (Strumenti Finanziari Partecipativi) da sottoscrivere integralmente a cura di SEA, del valore di Euro 1.000 ciascuno, sottoscritti da SEA SpA con assenso dell'Azionista unico Milan Airport Handling Trust. Tali SFP hanno caratteristica di *equity* (quindi non soggetti ad alcun obbligo di restituzione dell'apporto effettuato da SEA), privi di diritti amministrativi ma assimilabili ad azioni dal punto di vista dei diritti patrimoniali; in particolare tali SFP danno diritto agli utili, alle riserve e alle altre poste patrimoniali, anche in sede di liquidazione della società.

Si segnala che la riserva denominata "Riserva apporto strumento finanziario partecipativo" a fronte dell'apporto effettuato da SEA con la sottoscrizione degli SFP, è idonea al rispetto dei requisiti di patrimonializzazione previsti dall'art. 13 D.Lgs. 18/1999 per lo svolgimento dell'attività della società.

In data 28 agosto 2014 SEA ha provveduto al corrispondente versamento per Euro 20 milioni.

### SEA – Acquisizione 10% della partecipazione SEA Services

In data 14 novembre 2014 SEA, al fine di consolidare la propria presenza nel settore della ristorazione in *partnership* con MyChef Ristorazione, ha acquisito il 10% della partecipazione SEA Services Srl, già detenuta al 30%, incrementando la propria quota di partecipazione al 40%.

### ViaMilano Parking diventa un brand autonomo che gestisce il network parcheggi di Malpensa, Linate e Orio al Serio, con un'unica regia commerciale e di comunicazione

In data 8 gennaio 2014 SEA SpA e APCOA Parking Italia SpA in Associazione di Impresa si sono aggiudicate la gara, indetta nel luglio 2013 da SACBO, per la gestione dei parcheggi dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio a partire dal 1° febbraio 2014 fino al 31 gennaio 2020.

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

### Trasferimento voli da Bergamo Orio al Serio a Malpensa Terminal 1

In data 12 maggio 2014 è avvenuto il trasferimento di tutti i voli a Milano Malpensa dall'aeroporto di Bergamo Orio al Serio, che ha sospeso l'operatività per tre settimane per i lavori di rifacimento della pista.

Il Gruppo SEA ha gestito positivamente il maggior traffico potenziando tutte le strutture e i servizi per accogliere al meglio i passeggeri transitati nello scalo intercontinentale. In particolare sono stati ampliati i filtri di sicurezza per l'accesso ai *gate* passati da 14 a 20, sono stati realizzati percorsi pedonali per l'imbarco al satellite A e nelle aree dedicate ai passeggeri di Orio al Serio. È stato anche aumentato il numero degli autobus interpista per il trasporto dei passeggeri aereo-aerostazione. Per quanto riguarda le infrastrutture a disposizione delle compagnie aeree, invece, è stato ristrutturato il *crew briefing centre*, realizzato un magazzino e uffici per manutenzione Ryanair, creato un magazzino *catering* e ripristinata la parte Nord del capannone *cargo* del Terminal 2.

Per far fronte al flusso di passeggeri, è stato incrementato il personale operativo a tempo determinato, in particolare gli addetti *check-in* e gli operatori di *weight & balance*. Ancora in aeroporto – nei punti strategici di accesso e percorrenza – sono stati predisposti quattro *welcome desk* presidiati da personale SEA, a cui sono stati affiancati anche 15 *airport helper*. L'operatività e i servizi offerti hanno garantito i migliori *standard* di qualità nonostante il forte impatto sui volumi.

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

Nel mese di settembre 2014 sono iniziati i lavori per la realizzazione del collegamento ferroviario fra i due Terminal di Malpensa, che consentirà il raggiungimento diretto anche da Milano verso il Terminal 2 di Malpensa. Il cantiere aperto per la realizzazione della ferrovia è gestito dal Gruppo Ferrovie Nord Milano, che svolge anche la funzione di coordinatore dell'opera nel suo complesso. Il cantiere della stazione ferroviaria del Terminal è gestito da SEA.

L'allungamento del tratto ferroviario, che attualmente unisce Milano al Terminal 1, sarà di 3,6 chilometri complessivi fino al Terminal 2 e comprensivo della nuova stazione ferroviaria, di un parcheggio multipiano e di un collegamento pedonale.

Il Terminal 2 entrerà così a far parte di un *network* di collegamento intermodale aria/ferro, assicurando un livello elevato di servizio per quanto riguarda l'accessibilità anche al segmento dei voli "*low cost*". Il collegamento Terminal 1-Terminal 2 infatti costituisce la prima e indispensabile fase di un progetto globale di "accessibilità da Nord a Malpensa" che permetterà di estendere ulteriormente la "*catchment area*" dell'aeroporto.

Relativamente al cofinanziamento deciso nel 2013 dall'Unione europea per il progetto, si segnala che, in giugno 2014, il Gruppo SEA ha incassato la prima *tranche* di tali contributi a fondo perduto pari a Euro 3,7 milioni.

### Causa civile SEA / Quintavalle – Cascina Tre Pini

Con Sentenza 15223/2014 del 13.6.2014 pubblicata il 13.7.2014 la Corte di Cassazione ha accolto il ricorso promosso da SEA avverso la sentenza della Corte d'Appello di Milano, che l'aveva condannata, in solido con il Ministero dei Trasporti, al pagamento a favore di Cascina Tre Pini della somma di Euro 5.803.500 – oltre agli interessi liquidati in Euro 1.687.440,84 e accessori – quale indennizzo ex art. 46 Legge 1865/2359 per immissioni sonore e inquinanti propagatesi sulle proprietà di Cascina Tre Pini a causa del traffico aereo interessante l'aeroporto di Malpensa.

La Corte di Cassazione, in accoglimento delle tesi sostenute da SEA ha dichiarato:

(i) l'intervenuta formazione del giudicato interno sull'applicabilità, a SEA, dell'art. 46 Legge 1865/2359, in materia di espropri; (ii) la non applicabilità, per il danno lamentato (danno da immissioni derivanti da opera pubblica), dell'art. 844 del Codice Civile, che disciplina le "Immissioni" nel fondo vicino.

Nel merito, la sentenza ha accolto le domande formulate da SEA nel giudizio di Appello, ossia la richiesta di assoluzione di SEA da ogni responsabilità risarcitoria/indennitaria e la domanda di restituzione di quanto corrisposto agli attori in forza

della sentenza di merito (circa Euro 2 milioni); nel corso del mese di agosto è avvenuto l'incasso dell'intero ammontare. A seguito di tale sentenza SEA è rientrata inoltre nella disponibilità di Euro 8,2 milioni che, dal luglio 2012, erano stati posti a deposito vincolato per il pignoramento a favore di Quintavalle. La Corte ha confermato la sentenza d'Appello nei confronti del solo Ministero dei Trasporti, condannandolo al risarcimento dei danni nella misura sopra stabilita, e respinto le richieste di danni ulteriori formulate da Cascina Tre Pini.

### Ridefinizione della struttura dell'indebitamento finanziario di Gruppo

Nel corso del 2014 il Gruppo SEA ha finalizzato la ridefinizione della propria struttura di indebitamento finanziario mediante (i) l'emissione di un *Bond*, quotato sul mercato ufficiale irlandese, per Euro 300 milioni, (ii) la sottoscrizione di linee di credito irrevocabili per un controvalore di Euro 260 milioni, di cui a) Euro 120 milioni di linea *revolving* ("Linea RCF") disponibili sino ad aprile 2019 e b) Euro 140 milioni relativi ad un nuovo finanziamento BEI ("Nuovo Prestito BEI") il cui utilizzo in *tranche*, è previsto entro dicembre 2017, per durate comprese tra i 15 e i 20 anni.

La nuova struttura di indebitamento finanziario consente di raggiungere i seguenti obiettivi:

- garantire al Gruppo SEA la disponibilità di linee di credito in grado di rafforzare la copertura dei fabbisogni finanziari dei prossimi anni;
- allungare i tempi di scadenza dell'indebitamento finanziario, minimizzando i relativi costi di raccolta;
- assicurare la copertura degli impegni finanziari del Gruppo SEA particolarmente significativi nel corso del biennio 2014-2015. In tale periodo, secondo la struttura di indebitamento finanziario precedente all'operazione di ridefinizione dello stesso, erano previsti in scadenza oltre Euro 213 milioni di finanziamenti di medio termine, a cui aggiungere il rifinanziamento di quasi Euro 73 milioni di linee a vista (aperto a fine 2013) e di ulteriori Euro 100 milioni di linee *committed*, non utilizzate e in scadenza entro il 2016;

- consentire un'elevata flessibilità finanziaria al Gruppo SEA ricorrendo a modalità di raccolta in linea con la migliore *market practice* in atto in Europa, e a costi particolarmente bassi in relazione alla durata del corrispondente debito.

Si segnala che, al 31 dicembre 2014, a seguito dell'operazione obbligazionaria è già stato rimborsato circa il 70% dei finanziamenti in scadenza nel 2014-2015 (Euro 150 milioni) e delle linee *uncommitted* utilizzate a fine 2013 (oltre Euro 52 milioni); inoltre, sono state cancellate le linee di credito *committed* di prossima scadenza, sostituite dalla Linea RCF sottoscritta in aprile e dal Nuovo Prestito BEI sottoscritto in dicembre.

Il prestito obbligazionario emesso da SEA il 17 aprile 2014, denominato "SEA 3 <sup>1</sup>/<sub>8</sub> 2014-2021", rappresenta, a oggi, una delle migliori emissioni di un soggetto italiano *non rated* ufficialmente, riuscendo a garantire al Gruppo un finanziamento a 7 anni al costo fisso annuale del 3,125% (+183,5 *basis point* sul *mid swap* di periodo), riscuotendo notevolissimo successo, evidenziato da una domanda dei sottoscrittori superiore di quasi quattro volte all'offerta.

Dall'emissione, il titolo ha registrato un andamento costantemente sopra la pari, toccando a fine dicembre 2014 un prezzo di 102,51, corrispondente a un rendimento effettivo del 2,68%.

### Agevolazioni concesse dal Ministero dello Sviluppo Economico

In maggio SEA ha accettato il finanziamento agevolato decennale erogato dal Ministero dello Sviluppo Economico, nell'ambito della Legge 46/82, a copertura dello sviluppo di progetti innovativi, quale è risultato essere il sistema di Guida Luci al Suolo per Aeromobili presso gli scali di Malpensa e Linate.

In particolare, l'agevolazione prevede un contributo a fondo perduto pari a Euro 1,1 milioni a valere sul Fondo speciale rotativo per l'innovazione tecnologica (FIT), e la possibilità di sottoscrivere un finanziamento agevolato a valere sul Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e agli investimenti in ricerca (FRI) di controvalore pari a Euro 9,2 milioni (in avanzata fase di definizione con le controparti bancarie).

## EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il recupero dell'economia globale e la caduta del prezzo del petrolio rappresentano segnali di miglioramento prevedibili per il 2015. Le ultime stime IATA (International Air Transport Association) sull'andamento del settore del trasporto aereo mondiale, fanno rilevare per le compagnie profitti da oltre 20 miliardi di Euro, rispetto ai 16 stimati per il 2014. Sempre secondo la IATA, l'accresciuto margine dovrebbe tradursi in riduzioni delle tariffe intorno al 5%. Nonostante le prospettive siano positive, permangono rischi nel contesto globale come instabilità politica, conflitti e alcune economie regionali deboli.

Parte più lentamente rispetto al 2014 il traffico aereo passeggeri internazionale nel 2015: secondo la IATA, nello scorso mese di gennaio il traffico mondiale ha segnato una crescita del 4,6% su base annua. Si tratta di un inizio più lento rispetto all'andamento del 2014 che ha segnato una crescita complessiva del 5,9%. Rispetto al mese di gennaio 2014 la capacità di carico è aumentata del 5,2% e il *load factor* di 0,5 punti percentuali, portandosi al 77,7%. Mentre i mercati nazionali hanno guidato la crescita nella parte finale del 2014, quello internazionale si è mostrato più forte nel mese di gennaio.

I dati diffusi da IATA sul trasporto aereo mondiale *cargo* mostrano una crescita del 3,2% in tonnellate-chilometri nel mese di gennaio 2015 rispetto allo stesso mese dello scorso anno. L'incremento è inferiore rispetto alla media del 4,5% registrata per l'intero 2014, che veniva da cali del 20% negli anni passati. Per il 2015, IATA prevede difficoltà nel settore, date la crisi economica in Europa e le preoccupazioni crescenti per l'economia cinese, che ha ridotto l'*export*.

Il Gruppo SEA, nonostante il settore in cui opera sia caratterizzato ancora da incertezze, conferma l'impegno allo sviluppo

delle diverse aree di *business* gestite, nel processo di ulteriore recupero di efficienza e nello sviluppo della capacità di gestione del traffico, passeggeri e merci.

Il 2015 sarà caratterizzato da due fenomeni rilevanti: da un lato la piena attuazione del «Decreto Lupi» (in vigore da ottobre 2014) che potrà avere effetti sulla distribuzione di traffico tra i due scali, determinando lo spostamento da Malpensa a Linate di alcune destinazioni (in precedenza non operabili per vincoli normativi), senza fare venir meno il ruolo dello scalo di Malpensa quale *gateway* intercontinentale; dall'altro l'evento EXPO Milano 2015 (che si terrà dal 1° maggio al 31 ottobre 2015) che avrà un impatto positivo, in termini di passeggeri per gli scali milanesi, assorbibile comunque senza oneri integrativi dalla attuale capacità produttiva degli scali.

In tale contesto il Piano di sviluppo infrastrutturale prevede nel 2015 un incremento degli investimenti con il completamento e l'entrata in esercizio di tutte le principali infrastrutture progettate e realizzate negli ultimi anni (terzo satellite, nuova piastra commerciale, *restyling Mxp*, progetti E-Gates e nuovi filtri *security* per massimizzare i tempi di permanenza dei passeggeri all'interno dell'area commerciale, *restyling terminal* per aviazione generale e primi interventi per messa in sicurezza fiume Lambro). Il completamento di alcuni importanti investimenti consentirà in corso d'anno di registrare i primi benefici derivanti dal nuovo *layout* delle aree commerciali al Terminal 1, con un incremento delle superfici *retail* e del *mix* di offerta. Sui parcheggi è atteso un temporaneo impatto negativo dovuto alla prosecuzione dei lavori della nuova stazione ferroviaria al T2 avviati nel 2014, con conseguente riduzione dei posti auto disponibili per un periodo stimato di circa dieci mesi.

## QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

Nel 2014 l'attività economica ha registrato un'accelerazione negli Stati Uniti, rimanendo debole nei paesi emergenti. Sulle prospettive della crescita globale incidono i rischi di un ulteriore rallentamento dell'economia cinese e di un deterioramento della situazione economica e finanziaria in Russia, sulla cui economia gravano le sanzioni imposte dall'Occidente alla fine di luglio, la brusca caduta del prezzo del greggio e il significativo calo del Rublo, che hanno indotto un'ulteriore riduzione della fiducia dei consumatori e imprese.

Nel quarto trimestre l'inflazione al consumo è diminuita quasi ovunque, risentendo anche della flessione dei prezzi delle materie prime. Negli Stati Uniti è scesa in novembre (all'1,3%, dall'1,7% in ottobre). Con riferimento ai principali paesi emergenti, in dicembre l'inflazione si conferma debole in Cina e in India (1,5% e 5,0%, rispettivamente); rimane elevata in Brasile (6,4%) e continua ad accelerare in Russia (11,4%) per effetto del forte deprezzamento del Rublo e del rincaro dei prodotti agroalimentari, conseguente alla decisione di bloccare le importazioni provenienti dai principali paesi avanzati.

Le proiezioni dell'OCSE, diffuse in novembre, hanno nuovamente corretto al ribasso la crescita del prodotto mondiale: 3,7% nel 2015, con una lieve accelerazione rispetto allo scorso anno; le stime del Fondo Monetario Internazionale (FMI) diffuse a ottobre si sono attestate al 3,8%.

Le condizioni cicliche globali resterebbero eterogenee: la crescita si manterrebbe solida negli Stati Uniti, nel Regno Unito e in India, acquisirebbe lentamente vigore in Giappone, nell'area Euro e in Brasile. Proseguirebbe per contro lo strutturale rallentamento cinese. Su tali prospettive continuano a permanere rischi di possibile revisione al ribasso: pesano negativamente i persistenti problemi strutturali di alcune economie emergenti e l'incertezza sui tempi e sull'intensità della ripresa nell'area Euro.

La crescita economica nell'area Euro rimane modesta. In dicembre l'inflazione al consumo è scesa su valori negativi, per la prima volta da ottobre del 2009.

Nel terzo trimestre del 2014 il PIL dell'area Euro è cresciuto dello 0,2%, sostenuto dal rialzo dei consumi (0,5% e 0,3% quelli delle famiglie e delle Amministrazioni pubbliche, rispettivamente).

La domanda nazionale è stata frenata dalla nuova flessione degli investimenti (-0,3%) e dalla variazione delle scorte. Tra le maggiori economie il PIL è tornato ad aumentare in Francia (0,3%) e molto lievemente in Germania (0,1%), mentre è diminuito in Italia (-0,1%). L'economia francese ha beneficiato

dell'espansione dei consumi pubblici e privati e della variazione delle scorte. In Germania un modesto sostegno all'attività è derivato dall'accelerazione della spesa delle famiglie e delle Amministrazioni pubbliche.

Per quanto riguarda l'Italia, il 2014 si è chiuso in recessione, il rapporto deficit/PIL si è mantenuto al 3%. Nel corso dell'anno tuttavia si sono registrati i primi segnali di ripresa dei consumi delle famiglie italiane, grazie anche al basso livello dell'inflazione e nell'ultimo periodo dell'anno, alla diminuzione dei costi energetici

Il tasso di cambio Euro/Dollaro, sebbene si sia attestato a quota 1,33 USD per Euro, in linea con il valore 2013, ha fluttuato notevolmente nel corso dell'anno. Alla crescita osservata durante il primo semestre 2014 (+4,3% rispetto al 2013), è seguito un repentino calo che ha portato al raggiungimento di quota 1,23 USD per Euro nel mese di dicembre.

Diversi sono i fattori che hanno determinato tale volatilità, tra questi l'importante ripresa dell'economia americana che, dal secondo trimestre in poi, ha superato anche le aspettative di crescita più ottimiste, e le divergenze delle diverse banche centrali in tema di politica monetaria. La FED ha infatti concluso il *quantitative easing* apprestandosi a rialzare i tassi d'interesse, mentre nell'eurozona la misura è stata adottata dalla BCE nel gennaio 2015. In Europa, tale misura ha fatto seguito agli interventi di riduzione dei tassi di riferimento sulle operazioni di rifinanziamento per sostenere l'erogazione di prestiti bancari a favore delle famiglie e delle società non finanziarie, al fine di riportare i tassi di inflazione su livelli inferiori ma prossimi al 2%, primo obiettivo del mandato della BCE.

Sul fronte del mercato petrolifero i prezzi nel corso del 2014, si sono attestati sui 100 Dollari al barile, in calo dell'8,5% rispetto alla media 2013. Dopo un biennio di perdurante stabilità, eccezion fatta per il secondo trimestre 2014 che ha visto i prezzi medi salire intorno ai 110 Dollari al barile (+6,2% rispetto allo stesso periodo 2013), a partire dal mese di luglio 2014 si è assistito ad un *trend* discendente.

### Prospettive per il 2015

Le nuove previsioni del Fondo Monetario Internazionale (FMI) considerano che con la caduta del petrolio combinata con la debolezza della zona Euro e il rallentamento cinese, il PIL mondiale dovrebbe aumentare del 3,5% nel 2015 e del 3,7% nel 2016.

La stessa fonte prevede per gli Stati Uniti stime al rialzo del PIL 2015 (+3,6%, in aumento dello 0,5% rispetto alle stime di

ottobre). La zona Euro, invece, continuerà a soffrire rischi di deflazione che peseranno sull'attività economica. Le previsioni evidenziano un PIL in crescita dell'1,2% nel 2015 e dell'1,4% nel 2016.

L'*outlook* è peggiorato per i paesi emergenti: in particolare la Cina. La seconda potenza economica al mondo vedrà quest'anno un rallentamento della crescita al 6,3%, vale a dire la più debole espansione dal 1990. Segnali negativi anche per il Brasile, le cui stime sono state tagliate addirittura dell'1,1%, confermando solo +0,3% di crescita. La Russia, secondo il Fondo Monetario Internazionale, penalizzata dal crollo delle quotazioni del petrolio e dalle sanzioni economiche, registra un calo del PIL di 3 punti percentuali nel 2015.

Le proiezioni per il biennio 2015-16 del FMI, confermate da Banca d'Italia, prefigurano un graduale ritorno alla crescita in Italia quest'anno e una migliore espansione nel 2016 (2015 PIL in aumento dello 0,4% mentre per il 2016 l'incremento è atteso allo 0,8%). L'attività economica verrebbe sostenuta dall'orientamento espansivo della politica monetaria e dalle misure disposte nella Legge di Stabilità, che riducono il cuneo fiscale; beneficerebbe inoltre della graduale accelerazione degli scambi internazionali, del deprezzamento dell'Euro e della flessione del prezzo del petrolio.

## Trasporto aereo e aeroporti

### Andamento del trasporto aereo mondiale

L'andamento mondiale del **traffico passeggeri** del 2014, su un campione di 330 aeroporti,<sup>1</sup> ha registrato una crescita percentuale di 5 punti rispetto all'anno precedente.

Le aree geografiche che incidono sul traffico mondiale per l'86%, evidenziano andamenti positivi: Europa +5,6%, Asia +5,3%, Nord America +3,5%. L'area medio orientale è quella che registra la maggior crescita in termini percentuali (+8,7%),

a seguire troviamo il Centro/Sud America con il +5,8% e l'Africa con il +3,9%.

Nella **top 20** degli aeroporti mondiali Atlanta conferma anche per quest'anno il primo posto per traffico passeggeri servito con 96 milioni (+1,8%), a seguire si trovano Pechino con 86 milioni (+2,9%) e Londra Heathrow con 73 milioni (+1,4%). L'aeroporto che fa osservare la maggiore crescita percentuale è Istanbul con +10,6% e 57 milioni di passeggeri, secondo Shanghai (+9,5%) che registra circa 52 milioni di passeggeri; in terza posizione troviamo Dubai con +6,1% e 70,5 milioni di passeggeri. Malpensa e Linate, con i loro 18,7 milioni e 9 milioni di passeggeri rispettivamente, si collocano all'89° e al 139° posto della classifica mondiale.

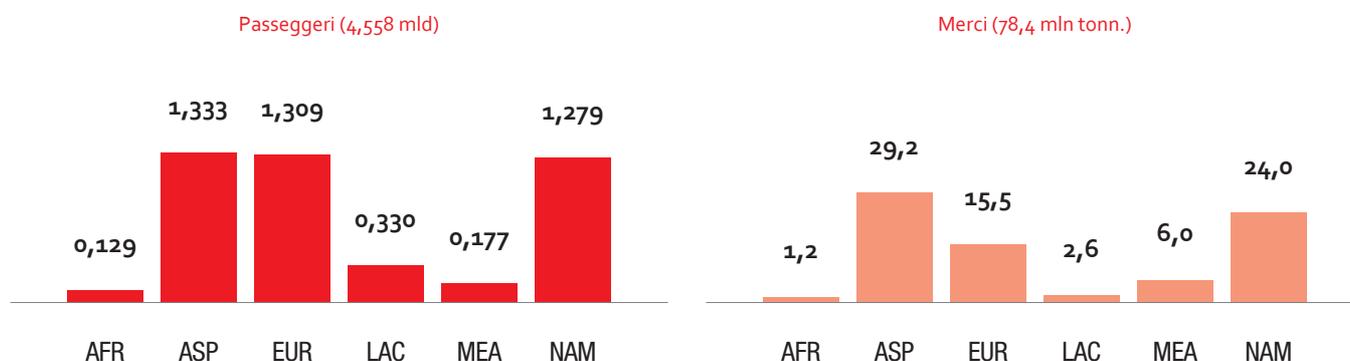
Anche il **traffico merci**, a differenza dei valori registrati nel 2013 con valori pressoché allineati all'anno precedente, evidenzia un *trend* in decisa ripresa rispetto all'anno precedente (+4,8%).

Infatti, su un campione di 260 aeroporti, l'area medio orientale evidenzia ancora la maggior crescita, passando dal +5,4% dello scorso anno al +12,2% del 2014; l'Asia, che movimentata la maggiore quantità di merci a livello mondiale, evidenzia una crescita sostanziale del +5,6% rispetto al 2013.

Nella **top 20** ricoprono le prime tre posizioni per quantità di merci processate Hong Kong (+6,1%), Memphis (+2,8%) e Shanghai (+8,6%) che ha decisamente elevato i livelli di trasporto merci rispetto all'anno precedente; primo, invece, per percentuale di crescita risulta Chicago (+11,4%). Malpensa, con le sue 460 mila tonnellate processate, si colloca al 45° posto della classifica mondiale.

Nella classifica riportata da ACI World tra i più importanti aeroporti del settore cargo (76 aeroporti che trasportano almeno 200 mila tonnellate di merce), **Malpensa** ottiene un posizionamento di rilievo collocandosi al **16° posto** come crescita percentuale rispetto all'anno precedente dove l'aeroporto ricopriva la 18° posizione.

## Traffico aereo mondiale 2014<sup>1</sup>



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

Source: ACI World (Pax Flash & Freight Flash)

### Andamento aeroporti europei – 2014<sup>2</sup>

Nel corso del 2014 il **traffico passeggeri** gestito dai principali **aeroporti europei** ha evidenziato una crescita complessiva del +4,9%, risultato caratterizzato principalmente dal positivo andamento degli aeroporti di Londra (+4,4%), Parigi (+2,6%), Francoforte (+2,6%), Amsterdam (+4,6%) e Roma (+6,4%).

Il traffico merci degli **aeroporti europei** nel corso del 2014 ha determinato una crescita del +3,8% con un totale di quasi 11 milioni di tonnellate di merci processate.

Tra i principali aeroporti del settore *cargo* a livello europeo, **Malpensa** risulta essere il primo aeroporto per crescita percentuale (+9,1%).

### Andamento del traffico sugli aeroporti italiani 2014<sup>3</sup>

L'andamento dei 35 **aeroporti italiani** monitorati ed associati ad Assaeroporti, ha fatto registrare in termini di traffico passeggeri una buona ripresa rispetto al 2013 (+4,5%) per un totale di 150,3 milioni di passeggeri totali. Anche i movimenti aeromobili registrano incrementi pari all'1%, per un totale annuo di 1,3 milioni di movimenti.

Nel 2014 gli scali di Roma Fiumicino, Malpensa, Linate, Bergamo e Venezia si confermano i primi cinque aeroporti italiani per numero di passeggeri transitati.

Gli aeroporti che mediamente generano un traffico **superiore ai 4 milioni** di passeggeri annui (escluso Milano e Roma) riportano valori decisamente in crescita rispetto al 2013 con un +4,8%; nel dettaglio, tale risultato è costituito da Catania +14,2%, Napoli +9,5%, Bologna +6,2%, Pisa +4,6% e Venezia +0,9%.

Nel 2014 si evidenzia un'evoluzione del trasporto aereo in Italia confermato dall'incremento del numero dei passeggeri che ha interessato molti aeroporti italiani, con crescite su tutto il territorio nazionale.

Gli scali gestiti dal Gruppo SEA evidenziano risultati particolarmente positivi nel settore *cargo* con un +8,3% per un trasporto pari a 472 mila tonnellate di merce, confermandosi al primo posto in Italia come snodo a livello nazionale per il traffico *import/export* aeroportuale; il sistema aeroportuale romano ha pressoché mantenuto i livelli del 2013 (-0,8%).

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

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

<sup>3</sup> Source: Assaeroporti.

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

	Movimenti			Passeggeri <sup>1</sup>			Merci (tonn.) <sup>2</sup>		
	2014	2013	%	2014	2013	%	2014	2013	%
Malpensa	162.953	160.700	1,4%	18.669.740	17.781.144	5,0%	459.696	421.277	9,1%
Linate	90.833	91.128	-0,3%	8.984.285	8.983.694	0,0%	12.719	14.847	-14,3%
<b>Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA</b>	<b>253.786</b>	<b>251.828</b>	<b>0,8%</b>	<b>27.654.025</b>	<b>26.764.838</b>	<b>3,3%</b>	<b>472.415</b>	<b>436.125</b>	<b>8,3%</b>

<sup>1</sup> Passeggeri arrivati + partiti.

<sup>2</sup> Le tonnellate di merce in transito non sono considerate.

### Traffico passeggeri

Nel corso del 2014, nel sistema aeroportuale milanese sono transitati 27,7 milioni di passeggeri, registrando una crescita del 3,3% con 900 mila passeggeri incrementali rispetto all'anno precedente.

Alla crescita dei passeggeri si affianca il positivo andamento dei movimenti aerei che, con 2 mila movimenti aggiuntivi, hanno ottenuto una crescita percentuale dello 0,8% attestandosi a 253.786.

L'aeroporto di Malpensa è stato interessato dal trasferimento temporaneo dei voli dall'aeroporto di Bergamo, concentratosi in particolare nel mese di maggio dal giorno 12 fino al 2 giugno, con un apporto di 480 mila passeggeri che ha contribuito alla realizzazione del +5% sul totale dei passeggeri serviti dallo scalo nel 2014. Principale protagonista del trasferimento è stato il vettore Ryanair.

Il traffico avrebbe evidenziato comunque un *trend* positivo del 2,3% qualora l'effetto del trasferimento dei voli da Bergamo non si fosse verificato.

#### Malpensa

L'aeroporto di Malpensa ha registrato incrementi del traffico passeggeri del 5% attestandosi a 18,7 milioni e a una crescita di oltre 2 mila movimenti pari all'1,4%.

La distribuzione del traffico passeggeri per area geografica ha messo in evidenza principalmente crescite verso l'America del Nord (+53,8%), il Medio Oriente (+8,3%) e l'Europa (+2,5%).

Importanti risultati anche verso l'America Centrale (+19,2%) e Asia/Oceania (+10,7%) anche se con una quota di traffico più marginale rispetto alle aree che registrano il maggior traffico. Il comparto *low cost* ha totalizzato 8,5 milioni di passeggeri determinando un incremento dell'8,5%. Il settore *low cost*, non considerando easyJet e l'evento relativo al vettore Ryanair trasferitosi nel mese di maggio, risulta comunque in crescita del

6% con il contributo di Germanwings (+81%), che ha acquisito il traffico *legacy* precedentemente operato da Lufthansa, e di Vueling (+8%).

Alitalia, gruppo Sky Team che nel corso del 2014 ha servito 1,9 milioni di passeggeri, ha risentito della progressiva riduzione del traffico sullo scalo che ha portato il vettore ad attestarsi a meno di 1 milione di passeggeri/anno riducendo drasticamente le connessioni verso destinazioni del Sud Italia di oltre il 50%.

#### Malpensa Terminal 1

Il traffico passeggeri ha evidenziato una crescita del 5,8%, con 12,2 milioni di passeggeri.

Nel mese di maggio, come già anticipato, si è realizzato un piccolo di traffico proveniente dal trasferimento dei voli di Bergamo con circa 480 mila passeggeri. Il risultato non influenzato dall'acquisizione del traffico proveniente da Bergamo, a seguito della chiusura temporanea dell'aeroporto, mostra per i movimenti un allineamento ai valori del 2013 (+0,3%). Importanti segnali di ripresa si registrano per i passeggeri che evidenziano un incremento del 3,4%.

A partire dalla *winter* lo scalo di Malpensa ha risentito del trasferimento dei vettori airberlin e FlyNiki che, a seguito dell'attuazione del Decreto Ministeriale Lupi (di seguito D.M. Lupi), hanno scelto di concentrare integralmente l'operatività sullo scalo di Linate.

L'area Schengen ha registrato un andamento allineato ai valori 2013 (+0,4%); tale risultato è frutto della compensazione della quota di trasferimento dei voli dell'aeroporto di Bergamo avvenuta nel mese di maggio che ha contenuto il negativo andamento dell'area, che avrebbe altrimenti registrato una forte riduzione del 6,3% (-400 mila passeggeri).

Questo è imputabile in gran parte alle cancellazioni che il vet-

tore Alitalia ha, durante l'anno, progressivamente effettuato verso il traffico nazionale sulle tratte Lamezia Terme e Olbia, ma anche alle riduzioni del numero dei collegamenti verso Catania, Fiumicino, Napoli e Trapani.

Per l'area *extra* Schengen si evidenziano crescite considerevoli per il traffico passeggeri (+14,5%).

In particolare, il traffico intercontinentale mostra *performance* di assoluto rilievo attestandosi al +12%, principalmente grazie al vettore Medio Orientale Emirates che, con i tre voli giornalieri verso Dubai, di cui uno a partire dal 1 dicembre operato con l'aeromobile A380 da oltre 500 posti, e il collegamento verso New York, ha incrementato del +28% il numero dei passeggeri trasportati. Contribuisce anche American Airlines che, oltre al collegamento con New York JFK, ha incrementato del 74% grazie all'integrazione dei suoi servizi con il volo giornaliero verso Miami, attestandosi altresì a un coefficiente di riempimento dell'aeromobile dell'86%.

Da segnalare inoltre la compagnia americana Delta Airlines che ha realizzato un +19% grazie al buon andamento di entrambe le destinazioni servite, New York e Atlanta attestandosi a 214 mila passeggeri serviti e il vettore Qatar che ha conseguito una crescita del 15% verso Doha trasportando 241 mila passeggeri. Inoltre, tra i vettori si evidenziano, a partire dal mese di giugno, l'ingresso di Air Canada e di Air India. Il vettore canadese collega l'aeroporto di Malpensa con Toronto con cinque frequenze settimanali, evidenziando ottimi risultati con un coefficiente di riempimento dell'82%, Air India verso Delhi, con volo co-terminalizzato con Roma, con un volo giornaliero che risulta ancora in fase di avviamento. Importanti incrementi di capacità su Pechino (Air China da 3 a 5 voli settimanali), Tokyo (Alitalia da 4 a 5 voli settimanali), Singapore (Singapore Airlines da 5 voli settimanali a giornaliero) e Muscat (Oman Air da 4 voli settimanali a giornaliero).

### Malpensa Terminal 2

Il vettore easyJet è la prima compagnia aerea in termini di numero di passeggeri serviti. Con 18 aeromobili basati su Malpensa, nel 2014 ha registrato un incremento del 3,4%, investendo pressoché esclusivamente verso il traffico internazionale (+5,6%) ed attestandosi ad un volume di traffico a fine

anno di 6,5 milioni di passeggeri, equivalente al 35% di *share* dello scalo varesino.

Tale risultato è stato conseguito in parte grazie all'introduzione di nuovi collegamenti verso le destinazioni di Amburgo, Tel Aviv, Tenerife e Monaco e in parte, all'incremento verso le tratte già esistenti quali Brindisi, dove il vettore ha raddoppiato il numero di frequenze effettuate, Parigi Charles de Gaulle, Lamezia Terme, Malaga e Londra Gatwick.

### Linate

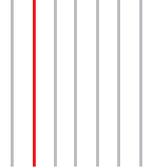
L'aeroporto di Linate ha confermato gli stessi livelli dello scorso anno in termini di passeggeri prodotti attestandosi a 9 milioni, mentre in termini di movimenti aeromobili ha confermato il *trend* del 2013.

Come già anticipato a partire dalla stagione *winter 2014*, il D.M. Lupi, fermi i limiti di capacità oraria dello scalo, ha esteso la possibilità di operare collegamenti di linea "*point to point*", a tutti gli aeroporti comunitari. I vettori *partner* di Etihad quali airberlin e FlyNiki, in accordo con Alitalia, hanno pertanto trasferito il proprio operativo dallo scalo di Malpensa su Linate, con conseguente riduzione del *market share* diretto di Alitalia a favore dei citati vettori.

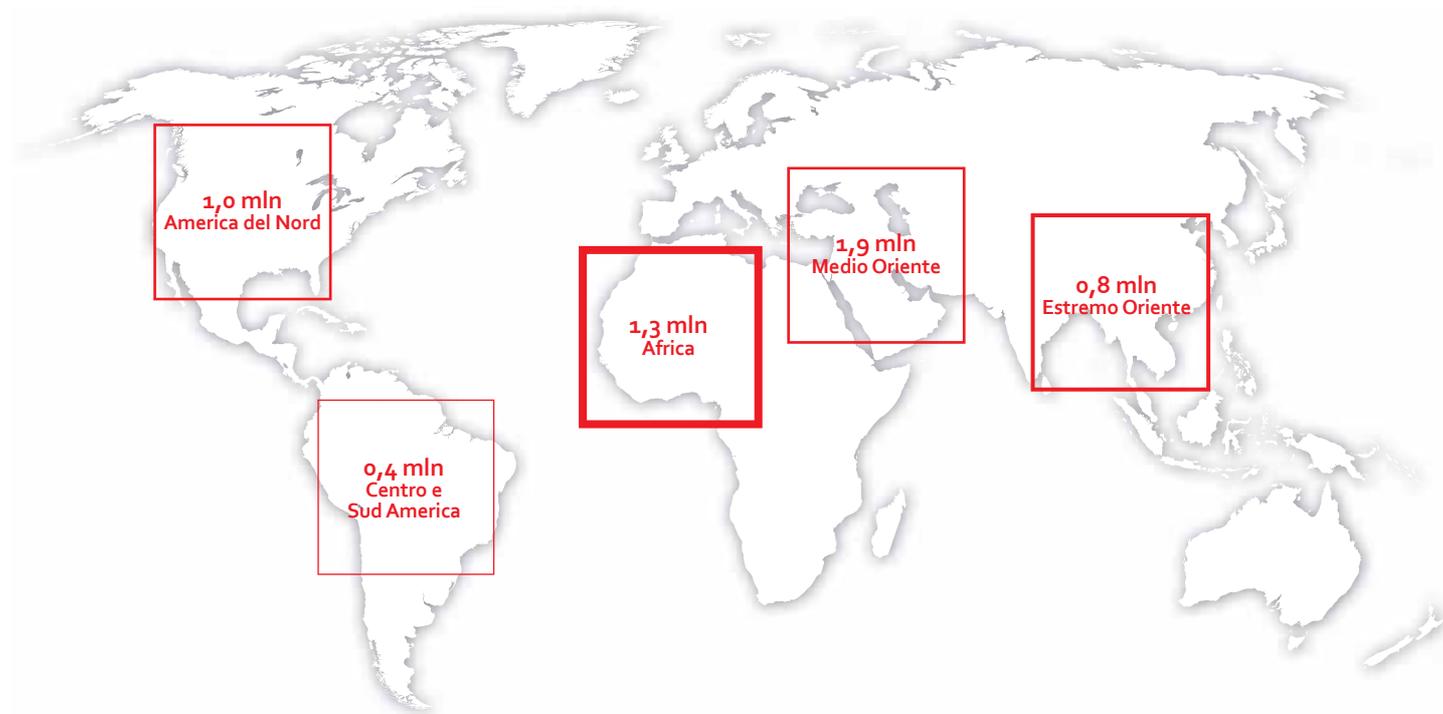
Anche il vettore Swiss, a partire dal 19 dicembre, ha trasferito a Linate uno dei voli giornalieri operati da Malpensa verso Zurigo.

Il vettore Alitalia, nel corso del 2014, ha evidenziato un andamento positivo per i passeggeri (+2,6%) principalmente grazie alle tratte Cagliari e Alghero verso cui il vettore ricopre il ruolo principale che garantisce il servizio di continuità territoriale. *Trend* positivi anche verso Vienna, London City e Varsavia non presente nel 2013.

La navetta Linate-Fiumicino è cresciuta del 2,7% registrando 1,4 milioni di passeggeri. Tale risultato è dovuto sia al *mix* di aeromobili utilizzati, attraverso la razionalizzazione delle flotte e riducendo conseguentemente la relativa capacità offerta, sia al vettore easyJet che nel confronto con il 2013 ha cominciato ad operare soltanto dal 25 marzo. Il vettore easyJet nel corso dell'anno, ha migliorato le proprie *performance* realizzando un incremento del coefficiente di riempimento aeromobili che è passato dal 67% del 2013 al 70% del 2014.



2014 Traffico passeggeri su rotte intercontinentali per area geografica – Aeroporti gestiti da SEA



## Traffico merci

L'andamento del traffico merci nel corso del 2014 ha registrato una crescita del 9,1% rispetto al 2013, con un trasportato pari a 460 mila tonnellate.

In particolare l'aeroporto di Malpensa ha registrato per tutti i 12 mesi dell'anno un *trend* decisamente positivo, con un picco nel mese di maggio dove la merce ha registrato un incremento del +16,4%, risultato ottenuto anche grazie al traffico merci dei vettori DHL e Aerologic trasferiti da Bergamo.

L'andamento del traffico *all-cargo* ha evidenziato un incremento dell'11,1% attestandosi a 329 mila tonnellate di merce trasportata.

Tra i principali attori del positivo andamento del traffico merci, si segnala il notevole apporto del vettore Qatar, che nel corso

del 2014 ha ampliato il suo *network* verso Chicago, già attivato nel corso della *summer* 2013, e incrementato le frequenze su Doha, facendo registrare una notevole crescita, sia in termini di movimenti (+80%), sia in termini di merci processate (+51%); l'attivazione a partire da marzo di collegamenti verso il Cairo e Francoforte con 2 frequenze settimanali da parte di Lufthansa Cargo e di un volo *all-cargo* con 1 frequenza settimanale di Emirates verso Dubai.

Si registrano andamenti positivi del trasportato anche per i vettori Etihad con una crescita del 48%, AirBridgesCargo +19%, Silk Way +25,3% e Korean +25%.

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

2014 Traffico merci su rotte intercontinentali per area geografica – Aeroporti gestiti da SEA



## QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

### Nuove Linee Guida ENAC sulla consultazione

Nel corso del mese di ottobre è stata pubblicata da ENAC la nuova "Procedura di consultazione tra gestore e utenti aeroportuali per i contratti di programma in deroga e ordinari". Tale documento riporta dettagliatamente i tempi, le modalità ed i contenuti oggetto di consultazione con gli utenti per i gestori aeroportuali con un Contratto di Programma vigente sottoscritto con ENAC.

Le nuove Linee Guida distinguono le procedure di consultazione degli utenti nell'anno ponte di ciascun sotto periodo tariffario per i contratti di programma in deroga, che prevedono l'obbligo di fornire all'utenza e a ENAC una serie di informazioni riferite a costi, investimenti, indicatori di qualità del servizio e di tutela ambientale e corrispettivi unitari dell'anno base e del quinquennio di regolazione, rispetto a quelle più semplificate richieste per la consultazione annuale degli utenti, riferite sia ai contratti di programma ordinari, sia a quelli in deroga. In entrambi i casi, comunque, è richiamato il principio, già presente nella Direttiva 2009/12/CE concernente i diritti aeroportuali, che prevede l'obbligo per il gestore di sottoporre a consultazione dell'utenza le variazioni dei corrispettivi regolamentati al più tardi 4 mesi prima della loro entrata in vigore. SEA ricade nella tipologia dei Contratti Programma in deroga.

La definizione dei nuovi corrispettivi 2015, di seguito commentata, è avvenuta nel contesto della applicazione delle citate Nuove Linee Guida di ENAC.

### Definizione nuovi corrispettivi 2015

Il 31 ottobre 2014 SEA ha dato l'avvio alla procedura di consultazione per l'aggiornamento dei diritti aeroportuali, pubblicando la documentazione richiesta dalle nuove Linee Guida ENAC. Il 24 e il 25 novembre sono state tenute le audizioni con gli utenti, a seguito delle quali sono pervenute anche alcune osservazioni scritte relativamente ai nuovi corrispettivi proposti. La procedura di consultazione si è chiusa il 23 dicembre con la pubblicazione da parte di ENAC dei nuovi valori massimi consentiti. La decorrenza dei nuovi corrispettivi è stata fissata per il 1° marzo 2015, conformemente con i termini previsti nelle citate Linee Guida ENAC.

### Pubblicazione Linee Guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha emanato in data 2 ottobre 2014 le Linee Guida inerenti le incentivazioni

per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori ai sensi dell'art. 13, commi 14 e 15 del Decreto Legge 23 dicembre 2013, n.145 come modificato dalla Legge di conversione 21 febbraio 2014, n.9.

Tale provvedimento si riferisce a tutte le forme di incentivazione praticate dai gestori aeroportuali verso i vettori e mira a garantire la più ampia accessibilità da parte dei vettori potenzialmente interessati alle iniziative di incentivazione assunte dai gestori, sotto qualsiasi forma, per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree destinate a promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza. Resta ferma la libera iniziativa imprenditoriale del gestore di scelta del *partner* ritenuto più idoneo a soddisfare le proprie esigenze, purché si rispettino i principi di trasparenza, competitività e non discriminazione.

Le Linee Guida prevedono la pubblicazione sul sito *web* dei gestori aeroportuali del programma complessivo delle incentivazioni che si intendono attivare, con specificazione della tipologia di ciascuna incentivazione, della loro durata, dei contributi previsti e di ulteriori dettagli minori.

Le Linee Guida adottate dal MIT hanno acquistato efficacia a partire dal 2 ottobre 2014 (data della loro pubblicazione); la loro adozione non produce pertanto alcun effetto sulla efficacia e/o sulla validità dei contratti di incentivazione stipulati antecedentemente a tale data.

SEA, sta valutando le modalità di pubblicazione, sul sito, della propria *policy* di incentivazione in coerenza con i dettami del MIT.

### Decreto Ministeriale 1° ottobre 2014, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'11 ottobre 2014 n. 237 (c.d. Decreto "Lupi")

È stato pubblicato in GURI n. 237 del 11.10.2014 il Decreto del 1.10.2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti concernente la ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese, che apporta alcune modifiche alla precedente normativa di riferimento per favorire l'accesso a Milano in vista di EXPO 2015: i vettori comunitari possono effettuare collegamenti aerei "point to point" con aeromobili di tipo narrow body tra Linate e le altre città europee (non solo capitali) nel limite della capacità oraria massima dell'aeroporto di Linate (invariata a 18 mov./h).

Il decreto si applica a partire dalla stagione di traffico invernale 2014-2015.

Si rimanda a precedenti paragrafi della Relazione sulla Gestione per le considerazioni dell'impatto di tale decreto sul traffico complessivo di SEA e quello degli scali di Linate e Malpensa.

## ANDAMENTO OPERATIVO

### Aviation

#### Strategia commerciale

Nel corso del 2014 è stata ulteriormente rafforzata la politica commerciale *Aviation* di SEA, con specifiche attività finalizzate a incrementare il traffico e la rete di collegamenti, tanto con l'acquisizione di nuovi vettori, che con la crescita dell'operatività di quelli già operanti, nell'ottica di una sempre migliore connettività degli aeroporti e a servizio della *catchment area* di riferimento.

La strategia di sviluppo del Gruppo SEA è orientata all'individuazione e acquisizione di nuovi vettori *extra* europei, che operino principalmente su grandi *hub* con un ampio portafoglio di connessioni e contestualmente all'ampliamento del *network* europeo e domestico, stimolando gli operatori già presenti a effettuare nuovi investimenti e cercando altresì di cogliere nuove opportunità, sia tra gli operatori *legacy* che nell'ambito dei vettori *low cost*.

Una particolare attenzione viene dedicata anche al comparto *cargo*, con l'obiettivo di attrarre nuovi vettori e attivare nuove rotte, anche collaborando con operatori integrati, nella prospettiva di consolidare la *leadership* di mercato di Malpensa, che ha gestito nel 2014 oltre il 50% dell'attività nazionale del settore aereo merci.

L'attività commerciale *Aviation* viene sviluppata tramite un costante, quotidiano contatto con i vettori, la partecipazione ad eventi internazionali di settore e l'organizzazione di *roadshow* dedicati, mentre tra i principali strumenti di *marketing* sono stati sviluppati specifici programmi di supporto, "*welcome package*" e iniziative "*tailor made*" dirette a sostenere e comunicare i programmi delle compagnie aeree. In questo contesto è altresì da menzionare l'intensa attività di *lobbying* nell'ambito dei negoziati per la revisione degli Accordi Bilaterali, con l'intento di perseguire una più ampia liberalizzazione in materia di diritti di traffico, ivi compresi i diritti di quinta libertà.

#### I numeri della gestione

I ricavi generati dalle attività *Aviation* sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate e dei beni di uso comune, dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso di spazi da parte di vettori e *handler*.

Nell'esercizio 2014 tali attività hanno generato ricavi complessivi Euro 393.736 migliaia, in crescita del 8,1% rispetto al

2013, il cui valore si era attestato a Euro 364.305 migliaia (la discontinuazione del settore *handling* di aviazione commerciale non determina impatti sulla comparatività del dato 2014 rispetto a quello 2013 risultante dal bilancio approvato).

Tale andamento è stato, principalmente, supportato dall'incremento del traffico passeggeri e *cargo* che a livello di sistema ha segnato, rispettivamente, una crescita del 3,3% e del 9,1% e dalla revisione annuale delle tariffe regolamentate.

In particolare, il 29 novembre 2013 ENAC, all'esito del monitoraggio annuale previsto dal Contratto di programma ENAC-SEA, aveva pubblicato sul proprio sito le nuove tariffe regolamentate per l'anno 2014 per gli aeroporti di Malpensa e Linate. I nuovi corrispettivi sono stati determinati sulla base degli elementi previsti dal Contratto di Programma: inflazione programmata, investimenti effettuati e oneri incrementali legati all'entrata in vigore di nuove disposizioni normative/regolamentari. Le nuove tariffe decorrono dal 1° febbraio 2014, contrariamente alle previsioni contrattuali che definivano le decorrenze degli adeguamenti tariffari il 1° gennaio di ciascun anno.

#### Diritti

La voce "Diritti" evidenzia un incremento di Euro 25.076 migliaia rispetto al precedente esercizio, passando da Euro 284.345 migliaia nel 2013 a Euro 309.421 migliaia nel 2014.

Tale *trend* è conseguente all'incremento delle tariffe derivanti dall'aggiornamento annuale previsto dal Contratto di Programma con un effetto del 4,2% e dai maggiori volumi di traffico registrati nell'esercizio. Quest'ultimo è stato, principalmente, influenzato dall'incremento del traffico passeggeri del 3,3% grazie al positivo andamento delle rotte intercontinentali (+8,3%), dall'attivazione di nuovi collegamenti (circa 50 nel 2014), tra i quali si segnalano la destinazione di Delhi e Toronto e dal trasferimento temporaneo del traffico di Orio al Serio a Malpensa, in seguito ai lavori di rifacimento della pista di Bergamo. Come già anticipato, tale trasferimento, dal 12 maggio al 2 giugno, ha comportato la gestione incrementale di circa 475 mila passeggeri e movimenti di circa 3,5 migliaia, principalmente riferiti al vettore Ryanair.

Si registra inoltre un incremento del traffico merci del 9,1% grazie al continuo sviluppo dell'area merci di Malpensa e all'ingresso di nuovi operatori *cargo*.

I ricavi dell'esercizio includono, inoltre, i diritti aeroportuali dell'aviazione generale, pari a Euro 5.571 migliaia, per le at-

tività gestite dalla controllata SEA Prime (già Ali Trasporti Aerei ATA SpA), la cui partecipazione è stata acquistata alla fine dell'esercizio 2013.

Nel corso del 2014 è proseguita l'attività di sottoscrizione di nuovi accordi bilaterali tra i quali si annoverano quelli con la Turchia, Hong Kong e il Bangladesh. Tali accordi permettono un ampliamento delle frequenze settimanali per i voli passeggeri e *cargo*.

#### Infrastrutture centralizzate

I ricavi per infrastrutture centralizzate registrano un fatturato di Euro 9.404 migliaia nell'esercizio 2014 a fronte di Euro 11.849 migliaia rilevato nell'esercizio 2013.

Il decremento di Euro 2.445 migliaia è, principalmente, dovuto all'effetto contrapposto di minori ricavi per Euro 3.099 migliaia generati dall'attività di sghiacciamento degli aeromobili prima del decollo (cosiddetto *de-icing*) conseguente alle favorevoli condizioni meteorologiche del 2014, rispetto all'esercizio precedente e dall'incremento di Euro 658 migliaia del fatturato derivante dall'utilizzo dei *finger* legati all'attività di imbarco e sbarco dei passeggeri dall'aeromobile.

#### Gestione dei controlli di sicurezza

I ricavi derivanti dalle attività di gestione dei controlli di sicurezza (controllo dei passeggeri, del bagaglio a mano e da stiva e servizi a richiesta) evidenziano un incremento di Euro 3.047 migliaia, passando da Euro 46.160 nel 2013 a Euro 49.207 migliaia nel 2014.

Tale andamento è strettamente correlato all'incremento del traffico passeggeri e merci, con un effetto del 3,6% e all'aggiornamento annuale delle tariffe legate al Contratto di Programma, il cui effetto è del 2,9% della variazione complessiva.

#### Utilizzo spazi in regime regolamentato

I ricavi derivanti dall'utilizzo degli spazi in regime regolamentato dell'esercizio 2014 sono pari a Euro 18.225 migliaia, con una variazione di Euro 1.074 migliaia rispetto al 2013. Tale incremento è principalmente dovuto ai proventi riferiti agli spazi concessi dalla controllata SEA Prime (già Ali Trasporti Aerei ATA SpA), pari a Euro 5.509 migliaia, che ha permesso di compensare la riduzione di Euro 3.349 migliaia, principalmente legata alla sensibile diminuzione delle tariffe applicate per banchi *check-in* dello scalo di Malpensa, a seguito del processo di aggiornamento annuale delle tariffe legate al Contratto di Programma.

#### Devoluzioni gratuite cespiti

La voce "Devoluzioni gratuite cespiti" accoglie i trasferimenti a titolo gratuito di beni immobili costruiti dai sub-concessionari

e trasferiti al gestore a seguito di un accordo commerciale.

La devoluzione gratuita rilevata nel 2014, pari a Euro 7.479 migliaia, si riferisce al fabbricato e relative pertinenze costruite dalla società De Montis SpA negli anni 1997-1998, all'interno dell'aeroporto di Milano Malpensa, e trasferite a titolo gratuito al Gruppo, a seguito di un accordo commerciale (nel 2013 la devoluzione gratuita è stata pari a Euro 4.800 migliaia e si riferiva al trasferimento, a favore del Gruppo, di un fabbricato e relative pertinenze site nell'aeroporto di Milano Malpensa). L'iscrizione di tale ammontare (Euro 7.479 migliaia) è avvenuta al valore di mercato desunto da apposita perizia redatta nel mese di ottobre 2014, da una società esterna di ingegneria.

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

Nel 2014 sono stati attivati circa 50 nuovi collegamenti tra nuovi voli e incrementi per complessivi 140 nuovi voli settimanali. Come già anticipato, tra le novità più rilevanti, si segnala l'attivazione di due nuovi collegamenti lungo raggio a partire dal mese di giugno su due nuove importanti destinazioni: Delhi (volo giornaliero operato da Air India in combinazione con Roma) e Toronto (cinque voli settimanali operati da Air Canada).

Il *network* extra europeo di Malpensa, oltre alle due nuove destinazioni citate, si arricchisce di due nuovi servizi di linea su Marrakech e Béni Mellal (operati da Royal Air Maroc) e di importanti incrementi di capacità su Pechino (Air China da 3 a 5 voli settimanali), Tokyo (Alitalia da 4 a 5 voli settimanali), Singapore (Singapore Airlines da 5 voli settimanali a giornaliero) e Muscat (Oman Air da 4 voli settimanali a giornaliero). Tra le destinazioni *leisure* a fine anno sono stati attivati da Neos 2 nuovi collegamenti su San Andres (Colombia) e Salalah (Oman).

Tra gli *upgrading* di servizio, Emirates, a partire dal mese di dicembre, ha introdotto l'A380 su una frequenza giornaliera su Dubai. Da segnalare, sempre in dicembre, la sentenza favorevole a tale vettore emessa dal Consiglio di Stato in relazione al ricorso promosso da Alitalia contro l'autorizzazione concessa da ENAC ad operare il collegamento su New York in regime di quinta libertà.

easyJet a Malpensa è cresciuta del 3,4% con un *load factor* medio del 90%. L'offerta del vettore si è ampliata con quattro nuove destinazioni (Tel Aviv, Amburgo, Tenerife e Monaco) e con incrementi di frequenze su Brindisi e su alcune mete estive quali Corfù, Mykonos, Minorca.

In ambito europeo, il vettore *low cost* polacco EuroLOT ha iniziato ad operare sullo scalo con due collegamenti settimanali su Lublino, nuova destinazione per Malpensa. Tra gli altri vet-

tori che hanno incrementato l'offerta, si segnalano Tap, Flybe, Bulgaria Air, Lot, Air Serbia e Twin Jet (quest'ultima, durante l'estate, ha pure operato un nuovo collegamento su Nizza).

Il gruppo Alitalia, a seguito della integrazione con Etihad, su Malpensa ha ridotto del 30% i movimenti, con un calo di circa 420.000 passeggeri, riducendo in particolare la capacità sul *network* domestico (Catania, Lamezia, Napoli, Roma, Trapani, Olbia). A fine anno il vettore si attesta a una quota di mercato sullo scalo del 5%.

Come già anticipato, nel mese di ottobre è entrata in vigore la nuova regolamentazione sulla distribuzione del traffico all'interno del sistema aeroportuale di Milano (cosiddetto "Decreto Lupi"), che prevede la possibilità di collegamenti da Linate verso qualsiasi destinazione dell'Unione europea. Con l'avvio della stagione *winter*, airberlin/FlyNiki, nell'ambito della nuova strategia Alitalia-Etihad, ha quindi trasferito l'attività da Malpensa a Linate (circa 47 voli settimanali) operando con *slot* Alitalia. Dallo scalo di Linate ha scelto di operare anche Swiss, con un volo giornaliero su Zurigo, mentre Alitalia ha introdotto dal mese di dicembre voli giornalieri su Berlino e Düsseldorf, riducendo l'offerta sul *network* domestico.

Il **traffico merci** nel 2014 è cresciuto del 9,1% rispetto all'anno precedente e questo risultato conferma Malpensa tra gli aeroporti europei con il più alto tasso di crescita. Tra i vettori *freighter* che consolidano la propria presenza sullo scalo, oltre al gruppo Cargolux (che mantiene una *market share* del 18%), si segnalano Qatar, Turkish, AirBridge, Silk Way e Korean Air. Tra i nuovi: Lufthansa Cargo, con due frequenze settimanali su Francoforte, Emirates SkyCargo (un volo settimanale), Egyptair Cargo (un volo settimanale) ed Etihad, in collaborazione con il vettore colombiano Avianca Cargo, che ha attivato due nuovi voli settimanali su Bogotà. DHL Express, a seguito della positiva esperienza legata al trasferimento temporaneo da Bergamo nel mese di maggio, ha aperto una base a Malpensa a partire dal mese di novembre; in questa prima fase il *courier* opera due voli giornalieri su Lipsia e un volo giornaliero su East Midlands, mentre da gennaio è pianificata l'operatività di Aerologic, vettore del gruppo DHL, su Hong Kong con due voli settimanali.

Nel mese di settembre SEA ha inoltre ospitato e sponsorizzato Air Cargo Handling, importante evento di settore, che ha visto la partecipazione di oltre 250 delegati mondiali dell'*air cargo business*.

### Accordi bilaterali

Nel corso del primo semestre è stato sottoscritto un nuovo accordo bilaterale con il Bangladesh che prevede l'inclusione di

Milano tra le destinazioni operabili dai vettori bengalesi, multi-designazione e ampio incremento delle frequenze operabili definite in 14 settimanali per parte per i voli passeggeri e 7 per i voli *cargo*.

Nel mese di luglio è stato sottoscritto un nuovo accordo bilaterale con la Turchia, che contempla un incremento delle frequenze passeggeri operabili e la definizione di un nuovo *plafond* di 14 voli *cargo*/settimana per parte, in precedenza non previsti ed autorizzati solo su base provvisoria extra bilaterale.

Nel mese di novembre è stato inoltre sottoscritto un nuovo accordo bilaterale con Hong Kong che prevede un ampliamento delle frequenze settimanali da 17 complessive a 28 per i voli passeggeri più 14 per i voli *cargo*.

### ViaMilano

Nel corso del 2014 sono proseguite le attività di promozione del servizio ViaMilano, rivolte principalmente alla distribuzione e alla comunicazione sui canali digitali. È proseguita la collaborazione di *marketing* con due *player* di riferimento: Welcome Travel e BCD Ventura Travel. Entrambi gli accordi siglati hanno garantito la promozione del servizio ViaMilano a sostegno e incremento dell'utilizzo dello stesso da parte degli agenti di viaggio dei rispettivi *network*.

Dal punto di vista invece della comunicazione B2C, il servizio ha rinnovato la sua veste grafica inaugurando la nuova campagna nella quale il concetto chiave del servizio che viene comunicato è espresso grazie all'ausilio di "ingranaggi".

L'anno 2014 ha visto infine la realizzazione e messa in opera dei nuovi banchi ViaMilano, necessari per conferire al servizio un'immagine di affidabilità e per permettere agli operatori uno svolgimento delle proprie mansioni in linea con i principi di sicurezza e integrità del posto di lavoro.

### Chinese Friendly Airport e sviluppo della destinazione

Nell'anno è proseguita la collaborazione con EXPO e con EXPLORA per la promozione dell'aeroporto nei confronti dei passeggeri cinesi e anche di altri Paesi Asiatici.

Dal mese di aprile sono state distribuite in aeroporto le mappe commerciali in lingua cinese e l'assistenza degli *Shopping Helper* per i quali è stata predisposta una postazione apposita all'ingresso dell'area commerciale. Nei mesi prima della pausa estiva si è inoltre provveduto a consolidare la segnaletica in lingua cinese nelle varie aree aeroportuali.

È stato siglato l'accordo con UnionPay (la carta di credito più diffusa in Cina) per lo sviluppo di una collaborazione di *marketing* nell'ambito della quale SEA si impegna a promuovere *c/o* i *Tenant* aeroportuali l'accettazione della carta

Union Pay e U.P. si impegna a promuovere gli aeroporti SEA c/o i propri *Card Holder*.

Sono proseguite le attività del gruppo di lavoro con Global Blue, per predisporre e pianificare la comunicazione in lingua cinese che supporterà il lancio della nuova procedura velocizzata per il VAT Refund (e-TFS).

Nel mese di novembre SEA è stata insignita del riconoscimento "*Chinese Friendly Airport*" nell'ambito dell'assegnazione dei *China Award* organizzati dalla fondazione Italia-Cina come attestazione degli sforzi effettuati per rendere l'aeroporto più accogliente per i passeggeri cinesi.

Il 2014 si è infine concluso con la sottoscrizione da parte di SEA di un *Memorandum of Understanding* con Caissa (*tour operator* cinese leader nel proprio settore). La cooperazione, oggetto del *memorandum*, prevede supporto di SEA nell'estendere anche all'interno degli aeroporti di Milano, i vantaggi che Caissa riserva ai propri "*card holder*" quali la scontistica presso i *retail* dell'aeroporto e, per contro, il *tour operator* cinese si impegna a promuovere SEA e gli aeroporti di Milano nei confronti dei propri "*card holder*" informando gli stessi in merito a servizi e iniziative di interesse.

## Non Aviation

### Strategia Commerciale

Il 2014 è stato caratterizzato dal consolidamento della strategia commerciale di SEA relativa al posizionamento dell'offerta *retail* su Malpensa e Linate.

In particolare è stata completamente ripensata e ampliata l'area commerciale *extra* Schengen del Terminal 1 di Malpensa con l'intento di recuperare ed esaltare canoni stilistici propri della città di Milano – la Galleria Vittorio Emanuele su tutti – coniugando i valori di stile ed eleganza che vengono universalmente riconosciuti alla città.

Da una logica di lunghi corridoi con sequenza di spazi *retail* si è passati ad una rappresentazione per "piazze", in un contesto di attento studio del *design*, della luce e del fronte dei negozi.

Da questa nuova *vision* ne è risultata l'apertura a maggio di una prima piazza denominata "Piazza del Lusso" caratterizzata dai principali *top brand* già presenti nel quadrilatero della moda milanese.

A seguire invece a dicembre una nuova area denominata "Piazza del Gusto", per la prevalente presenza di *food* italiano di alta qualità, grazie alla *partnership* con realtà d'eccellenza del settore.

Nella stessa piazza completano il *mix* anche *fashion brand* con un posizionamento orientato a coprire meglio i vari segmenti di offerta.

La maggiore novità del nuovo Terminal 1 rispetto al precedente *lay-out* sarà il posizionamento, nel corso della Primavera 2015, dei filtri di sicurezza al piano *check-in*, dai quali tutti i passeggeri, sia con destinazione Schengen che *extra* Schengen, potranno accedere al nuovo grande *duty free shop* centrale e alle due Piazze di nuova costruzione: il Controllo Passaporti sarà invece posizionato alla fine di tutta la galleria commerciale.

Per quanto riguarda invece i Parcheggi, merita di essere evidenziato il sempre più puntuale presidio *marketing* del *business* con campagne di comunicazione promozionali in occasione dei principali picchi di traffico stagionali, che ha alimentato una forte crescita del canale *online* tramite il sito *e-commerce*.

Continuo e attento è stato inoltre il presidio del canale *Business to Business* e l'individuazione di nuove modalità di vendita in un'arena competitiva molto agguerrita ed affollata.

Altro importante risultato conseguito è stata l'aggiudicazione, in ATI con APCOA, a gennaio 2014 della gara indetta da SACBO per la gestione dei parcheggi di Orio al Serio: ViaMilano Parking diventa un *brand* autonomo che gestisce il *network* parcheggi di Malpensa, Linate e Orio al Serio, con un'unica regia commerciale e di comunicazione.

### I numeri della gestione

Il segmento di attività *Non Aviation* che, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, offre una gamma ampia e differenziata di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori, nel corso del 2014 ha registrato ricavi netti per Euro 211.102 migliaia in crescita del 9,3% rispetto al 2013 (la decisione di dismettere il settore *handling*, con conseguente applicazione dell'IFRS 5, determina impatti sulla comparatività del dato 2014 rispetto a quello 2013 risultante dal bilancio approvato; in particolare, i ricavi 2013 risultanti dalla riesposizione, ai sensi dell'IFRS 5, sono pari a Euro 193.132 migliaia). A tale risultato hanno concorso la crescita dei ricavi *retail* +2,7% rispetto al 2013 e dei ricavi da parcheggi, +7,8%.

### Shop

I ricavi da *shop* 2014 sono risultati pari a Euro 37.899 migliaia con un incremento del 2,3% rispetto al 2013. Si tratta di un risultato molto significativo perché raggiunto in un anno caratterizzato da un fatturato dei negozi al Terminal 1 in linea con il 2013 e da un calo della spesa per passeggero (-5% vs 2013): particolarmente significativa la contrazione della spesa media dei passeggeri russi (-13%) e ucraini (-21%) determinata dalla svalutazione del Rublo e dalla crisi russo-ucraina.

Da rimarcare il forte impatto prodotto sull'operatività del Terminal 1 dai lavori di *restyling*, con un cantiere in continuo movimento sia nelle aree di *check-in* che di imbarco e arrivi, che ha

spesso comportato la modifica dei flussi dei passeggeri e il riposizionamento anche temporaneo di molti esercizi commerciali. Ciò ha fortemente penalizzato la fruizione della nuova offerta commerciale da parte dei passeggeri.

Come già anticipato, maggio 2014 ha visto l'apertura della "Piazza del Lusso" presso il Terminal 1 di Malpensa, con *brand* di grande prestigio come Burberry, Ermenegildo Zegna, Etro, Salvatore Ferragamo, Giorgio Armani, Moncler, Tod's, Gucci, Bulgari, Hermès, Bottega Veneta, Montblanc e Damiani mentre a dicembre si sono aggiunti nella nuova area del "Gusto" Piquadro, Moreschi, Pinko, Swatch, Venchi, Furla ed Emozioni il nuovo concetto di *fine food & wine* di Dufrital.

### Food & Beverage

I ricavi da *Food & Beverage* 2014 sono risultati pari a Euro 15.667 migliaia con un decremento di Euro 507 migliaia (-3,1%) dovuto principalmente alla cessazione a fine 2013 del contratto con Autogrill per la gestione dell'area *food* al mezzanino del Terminal 1 di Malpensa.

Significativo è stato l'impatto dei cantieri per il *restyling* del Terminal 1 sulla *performance* della ristorazione. Lavori che hanno permesso peraltro di ottenere una nuova immagine forte e moderna del *terminal* con l'apertura a novembre di una *food court* in area *check-in* caratterizzata dai nuovi format di McDonald's e Rosso Pomodoro e della nuova Piazza del Gusto a dicembre in zona *air side* extra Schengen con una caffetteria a insegna Caffè Milano, di un Briciole bar con ampia offerta di pizze e focacce, nonché di un raffinato e moderno *champagne bar* con servizio al tavolo "Ferrari Spazio Bollicine" espressione dell'eccellenza dello spumante italiano e della migliore cucina italiana firmata dallo *chef* Alfio Ghezzi.

Grande rilievo inoltre mediatico è stato registrato per l'apertura a maggio dell'"Oldani Café" che propone una raffinata e innovativa selezione della cucina del famoso *chef* stellato.

Complessivamente i punti di ristoro del *terminal* hanno registrato un incremento di fatturato sul 2013 pari a +8,5% con una crescita della spesa per passeggero pari a +2,6%.

Da segnalare inoltre l'impatto positivo prodotto dalla temporanea presenza dei voli Ryanair a maggio in tutti i punti di ristoro agli imbarchi sia in area Schengen (+83%) che in area *extra* Schengen (+37%).

Da rimarcare altresì la positiva *performance* della ristorazione a Linate dove si registrano maggiori ricavi pari a +6,8% sul 2013, in particolare per quanto riguarda la *food court* agli imbarchi A17-A21, grazie all'ottimo andamento del *format* Pano Giusto, nonché del bar "Caffè Milano", realizzato a seguito di intese con il Comune di Milano.

### Parcheggi

I ricavi da parcheggi, che ammontano a Euro 56.836 migliaia, registrano un incremento del 6,4% rispetto all'anno precedente. A tale risultato ha contribuito in modo importante anche il contratto per la gestione dei parcheggi di Orio al Serio.

In generale la crescita del *business* parcheggi è stata supportata da una costante attività di comunicazione nel posizionamento del prodotto sul mercato, accompagnata da campagne di forte taglio dei prezzi in particolare sul canale *online* in occasione dei picchi stagionali di traffico.

Una politica commerciale di differenziazione delle tariffe sempre più mirate rispetto alle esigenze dei clienti così come una sempre più attenta politica commerciale sul canale *Business to Business*, con la partecipazione di SEA a *road shows* e fiere di settore, hanno inoltre completato il lavoro strategico di sviluppo dei ricavi.

Il risultato dei parcheggi appare ancora più positivo se si considera che a partire da luglio 2014 l'avvio del cantiere per il collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e il Terminal 2 di Malpensa, che ha comportato la perdita di oltre il 50% dei posti disponibili complessivi, ha determinato una forte contrazione del fatturato al Terminal 2.

### Ricavi da handling di terzi

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

Per il 2014 si segnala una riduzione dei corrispettivi per utilizzo di banchi *check-in* a causa della riduzione a partire dal mese di febbraio 2014 delle tariffe secondo il nuovo Contratto di Programma ENAC/SEA rispetto all'anno precedente (pari a circa Euro 0,2 milioni).

Nelle attività di *refuelling* si registra una riduzione di Euro 250 migliaia rispetto al 2013, dovuta al rilascio di parte dei terreni occupati dagli operatori.

I ricavi da servizi di *catering* registrano un decremento per riduzione degli spazi utilizzati pari a Euro 100 migliaia rispetto all'anno precedente.

I ricavi da spazi Cargo pari a Euro 10 milioni risultano sostanzialmente allineati al 2013. Si segnala peraltro l'assegnazione a novembre 2014 a DHL di magazzini al Terminal 2 che dispiegherà i suoi effetti economici nel corso del 2015.

### Servizi bancari

I ricavi per Servizi bancari si attestano a Euro 8.093 migliaia e registrano un incremento del 2,6% rispetto al 2013. Da segnalare l'andamento molto positivo delle attività di cambio valuta e di rimborso IVA da parte degli operatori del settore sia su Malpensa che su Linate.

### Pubblicità

I ricavi da questo segmento *Non Aviation* sono pari a Euro 9.652 migliaia, sostanzialmente in linea rispetto all'anno precedente. A fronte infatti di una diminuzione dell'interesse per lo scalo di Linate, le nuove aree commerciali del Terminal 1 di Malpensa hanno dimostrato un maggiore apprezzamento da parte degli investitori.

Lo scostamento pari a -0,8% è stato generato dal mancato rinnovo dell'accordo con IC Moving Channel scaduto a Marzo 2014 e da minori ricavi per attività promozionali.

### Car Rental

I ricavi da *Car Rental* pari a Euro 13.977 migliaia registrano un aumento dell'11,9% attribuibile anche a delle componenti straordinarie di ricavo.

Il settore in generale inverte il *trend* negativo degli ultimi anni e l'incremento dei passeggeri in arrivo sullo scalo di Malpensa Terminal 1 rispetto allo scorso anno del +5,6% ha favorito l'attività nel suo complesso.

## Handling

Nel contesto delle negoziazioni con la Comunità europea meglio descritte nel successivo paragrafo "Fattori di rischio del Gruppo SEA", SEA ha assunto nel corso dell'esercizio 2014 la decisione di dismettere la linea di *business handling* di aviazione commerciale, procedendo da un lato alla messa in liquidazione di SEA Handling SpA, avvenuta in data 1° luglio (con esercizio provvisorio durato sino al 31 agosto 2014) e dall'altro conferendo il 27 agosto 2014 la partecipazione in Airport Handling Srl al Milan Airport Handling Trust.

Nella circostanza di uscita da un settore strategico (così definito ai sensi dell'IFRS 8, fattispecie applicabile al settore "*handling*"), il principio contabile IFRS 5 prevede che il Conto Economico 2014 della linea di *business* dismessa non concorra al risultato dell'esercizio su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di *business* in "*discontinued operation*" sia riflesso in una specifica linea distinta del Conto Economico denominata "Risultato netto da Attività Cessate". Il principio IFRS 5 richiede altresì che il Con-

to Economico dell'esercizio comparativo venga riesposto in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività continuuate e discontinue nei due esercizi esposti nella comunicazione finanziaria.

Il segmento *handling* nel 2014 è riferibile alla sola attività di *handling* di aviazione generale connessa alla operatività della controllata Prime AviationServices SpA (già ATA Ali Servizi SpA) acquisita dal Gruppo alla fine del 2013 che opera quindi al di fuori del *business* dell'*handling* di aviazione commerciale. La sua incidenza sul totale dei ricavi, dell'attivo e del margine è poco significativa.

### Handling di aviazione generale

Prime AviationServices, che opera nel settore dei servizi aeroportuali per l'aviazione generale, gestisce, fino alla scadenza della Convenzione in essere con SEA, tutte le infrastrutture dello scalo di Linate Ovest (aviazione generale); il 2014 è stato il settimo anno di gestione della rinnovata Convenzione con lo stesso Gestore, siglata alla fine del mese di maggio 2008, e il primo esercizio completo con il nuovo azionista SEA.

A seguito della sentenza del Consiglio di Stato del 5 luglio 2010, il 2014 è stato il quarto anno pieno di effettiva liberalizzazione a favore dei vari *handler* di servizi precedentemente centralizzati in capo alla società, eccezion fatta per i servizi di *follow me* e *marshalling*, che nel 2014 sono stati ancora svolti unicamente da Prime AviationServices.

Per quanto concerne l'attività di rifornimento carburante, in assenza della centralizzazione del relativo impianto di stoccaggio, la cui possibilità era stata confermata dalla sentenza del Consiglio di Stato del 5 luglio 2010, il 2014 ha ancora visto operatori terzi (Sky Tanking e RAI) effettuare rifornimenti sul piazzale Ovest di Linate per conto di tutti gli *handler competitor* di Prime AviationServices, con un'ulteriore erosione della quota di mercato. Ciò è stato anche conseguenza del peggioramento delle condizioni di acquisto del prodotto registratosi negli ultimi anni, dovuto prima alla precedente appartenenza della società al Gruppo Acqua Marcia in liquidazione e in concordato preventivo, con evidenti problemi di accesso al sistema finanziario e, nel 2014 alla ritardata regolarizzazione del processo di acquisto del prodotto.

### Handling di aviazione commerciale

Come desumibile dalle Note esplicative, il Conto Economico comparativo del settore *handling* di aviazione commerciale – gestito nel 2013 e nel 2014 da SEA Handling SpA sino al 31 agosto (data di cessazione dell'operatività della società stessa) – è esposto sinteticamente alla voce "Risultato netto da Attività Cessate" per gli esercizi 2014 e 2013; tale Conto Economico comparativo ha quin-

di il limite di comparabilità costituito dal fatto che a fronte di una operatività del Gruppo SEA di dodici mesi del 2013, l'operatività del 2014 si limita ai primi otto mesi dell'anno essendo l'ultimo quadri-

mestre dello stesso caratterizzato dalla operatività di Airport Handling che non rientra nel perimetro di consolidamento di SEA in quanto operatore non controllato da SEA.

### Conto Economico delle Attività Cessate

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
Ricavi di gestione	78.194	114.676
<b>Totale ricavi</b>	<b>78.194</b>	<b>114.676</b>
<b>Costi operativi</b>		
Costi del lavoro	(98.476)	(94.987)
Materiali di consumo	(1.519)	(1.912)
Altri costi operativi	(16.321)	(22.461)
Accantonamenti e svalutazioni	11.933	(16.214)
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(104.384)</b>	<b>(135.574)</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA</b>	<b>(26.190)</b>	<b>(20.898)</b>
Ammortamenti	(733)	(892)
<b>Risultato operativo</b>	<b>(26.923)</b>	<b>(21.790)</b>
Oneri finanziari	0	0
Proventi finanziari	29	38
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>(26.894)</b>	<b>(21.752)</b>
Imposte	5.590	338
<b>Risultato netto da Attività Cessate</b>	<b>(21.304)</b>	<b>(21.414)</b>

Come anticipato al precedente paragrafo "Eventi significativi 2014", l'Assemblea Straordinaria dei soci della controllata SEA Handling del 9 giugno 2014 ha deliberato:

- di sciogliere anticipatamente la Società e di porla in liquidazione stabilendo la decorrenza degli effetti dello scioglimento dal 1° luglio 2014, autorizzando anche l'esercizio provvisorio dell'impresa in data successiva al primo luglio, per il minimo periodo necessario (l'esercizio provvisorio è stato confermato nell'assemblea di SEA Handling in liquidazione del 30 luglio 2014 per il periodo 1 luglio-31 agosto 2014);
- di affidare le operazioni liquidatorie ad un unico liquidatore nominato nella persona del Prof. Marco Reboa.

In tale contesto, quindi, l'andamento economico dei primi otto mesi dell'esercizio, il cui risultato netto è allineato a quello dell'esercizio di dodici mesi del 2013, risente della applicazione da parte degli Amministratori di principi contabili propri di una azienda in funzionamento, applicati tenendo conto, comunque, della prospettata cessazione dell'attività e, quindi, degli effetti che la procedura di liquidazione avrebbe prodotto sulla composizione del patrimonio e sul valore recuperabile delle attività della Società.

In tale ambito è da rilevare che, data la tipologia delle attività iscritte nello Stato Patrimoniale, l'applicazione di tali principi, non ha implicato rettifiche agli ordinari processi valutativi di recuperabilità delle immobilizzazioni materiali e di stima della esigibilità dei crediti, adottati nel 2013.

Per contro, la sopravvenuta possibilità di determinare l'onere di ristrutturazione del personale alla luce degli accordi sindacali finalizzati in data 15 luglio 2014, ha implicato che il Conto Economico 2014 abbia riflesso l'accantonamento ai fondi per rischi e oneri dell'onere di ristrutturazione del personale ammontante a Euro 29.600 migliaia circa; ciò diversamente da quanto avvenuto con riferimento al Conto Economico del segmento *handling* dell'esercizio 2013, in cui l'incertezza sulle modalità di realizzazione della ristrutturazione, in particolare con riferimento alle modalità e numero di dipendenti ricollocati presso un nuovo operatore e SEA, determinava la non quantificabilità, in modo attendibile, della passività da sostenersi con conseguente decisione, ai sensi del principio contabile IAS 37, di non effettuare alcuno stanziamento ai fondi per rischi e oneri.

Come desumibile dal prospetto di Conto Economico sopra riportato, la perdita netta delle attività di *handling* aviazione commerciale del 2014 – che ha operato di fatto solo per otto

mesi, prima in continuità sino al 1° luglio 2014 e poi in periodo transitorio di liquidazione chiusosi il 31 agosto 2014, per poi entrare nella fase di gestione della liquidazione senza attività operativa ad eccezione del noleggio dei mezzi e attrezzature nell'ultimo quadrimestre dell'esercizio – è in linea con la perdita dell'esercizio di dodici mesi chiuso al 31 dicembre 2013. Tale andamento è proprio connesso ai significativi oneri del personale incorsi nel contesto della ristrutturazione, che nel 2013 non erano stimabili, e ammontanti a Euro 29.600 migliaia, che hanno fatto sì che il costo del personale, uscito dalla società il 1° settembre 2014, sia per il periodo di otto mesi superiore a quello di dodici mesi del 2013, inoltre, sempre con riferimento all'onere del personale, il 2014 riflette minori risparmi relativi alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, l'effetto dell'inserimento nel mese di maggio e giugno di 150 FTE interinali medie

mese per servire il traffico aggiuntivo trasferito da Bergamo e gli effetti dello stanziamento degli incrementi retributivi per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, in parte controbilanciati dalla diminuzione del personale retribuito a seguito della procedura di mobilità iniziata nel 2009.

L'effetto negativo dell'incremento del costo del personale è stato solo parzialmente compensato dal rilascio di fondi per rischi e oneri di Euro 10,3 milioni riflesso alla voce "Accantonamenti e svalutazioni" unitamente a rilasci a seguito di definizioni di controversie con i vettori per importi inferiori alle stime originarie.

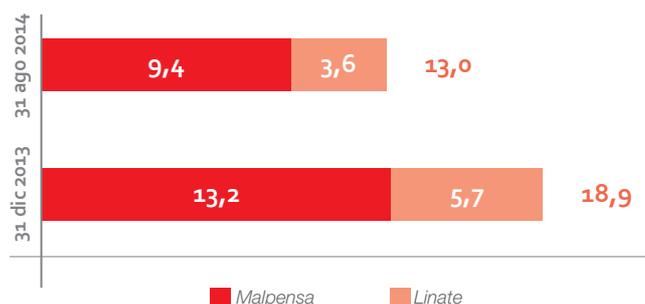
In termini di dati di traffico gestito, l'handling di aviazione commerciale presenta i seguenti andamenti comparativi:

	Sistema aeroportuale			Milano Malpensa			Milano Linate		
	Al 31/08/2014	Al 31/12/2013	Var. %	Al 31/08/2014	Al 31/12/2013	Var. %	Al 31/08/2014	Al 31/12/2013	Var. %
<b>Passeggeri serviti</b>	<b>13.025.294</b>	<b>18.858.092</b>	<b>-30,9%</b>	<b>9.383.228</b>	<b>13.174.782</b>	<b>-28,8%</b>	<b>3.642.066</b>	<b>5.683.310</b>	<b>-35,9%</b>
Area passeggeri quota di mercato	68,7%	70,5%		72,6%	74,1%		60,3%	63,3%	
<b>Movimenti serviti</b>	<b>125.096</b>	<b>185.875</b>	<b>-32,7%</b>	<b>77.642</b>	<b>114.747</b>	<b>-32,3%</b>	<b>47.454</b>	<b>71.128</b>	<b>-33,3%</b>
Area rampa quota di mercato	72,5%	73,8%		69,4%	71,4%		78,2%	78,1%	
<b>Merci servite (tonn.)</b>	<b>244.202</b>	<b>346.593</b>	<b>-29,5%</b>	<b>236.564</b>	<b>332.815</b>	<b>-28,9%</b>	<b>7.638</b>	<b>13.778</b>	<b>-44,6%</b>
Area merci quota di mercato	78,5%	79,5%		78,1%	79,0%		92,9%	92,8%	

A seguito della chiusura dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio per il rifacimento della pista, la quasi totalità del traffico, per il periodo 12 maggio-2 giugno, è stata trasferita sullo scalo di Malpensa con un impatto per SEA Handling in liquidazione di traffico aggiuntivo da assistere sul Terminal 1 pari a circa 3.390 movimenti, 468 mila passeggeri e 1.570 tonnellate di merce. Nel 2014, sino alla data di cessazione dell'attività, diverse aree di attività hanno registrato i seguenti andamenti:

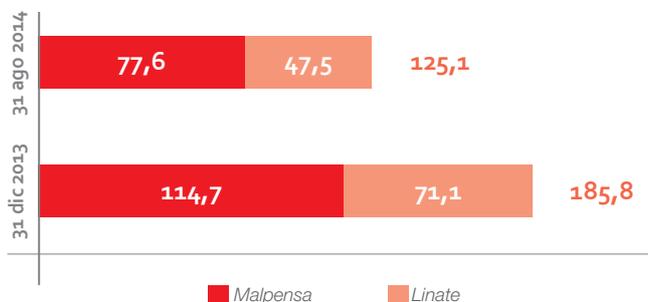
- in area passeggeri sono state complessivamente servite oltre 13 milioni di unità (di cui oltre 3,6 milioni a Linate e circa 9,4 milioni a Malpensa). Rispetto all'intero esercizio 2013, si è avuto, a livello di sistema, un decremento di oltre 5,8 milioni di unità (-30,9%) connesso alla non operatività per gli ultimi quattro mesi del 2014. Linate ha registrato un decremento di oltre 2 milioni di passeggeri (-35,9% rispetto al 2013). Anche i passeggeri serviti a Malpensa sono diminuiti e hanno registrato una riduzione di circa 3,8 milioni (-28,8% rispetto al 2013). La seguente tabella riepiloga il numero dei passeggeri serviti nel 2014 (8 mesi) e nel 2013 (12 mesi):

Handling passeggeri: passeggeri serviti (milioni di passeggeri)



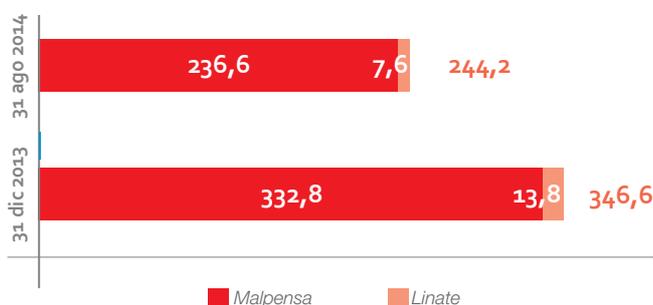
- in area rampa, sono stati complessivamente serviti oltre 125 mila movimenti (di cui oltre 47.400 a Linate e oltre 77.600 a Malpensa). Rispetto all'esercizio 2013, si è avuto, a livello di sistema, un decremento di 60.779 movimenti (-32,7%). Linate ha registrato un decremento di 23.674 movimenti (-33,3% rispetto al 2013). Anche i movimenti serviti a Malpensa sono diminuiti e hanno registrato una riduzione di 37.105 unità servite (-32,3% rispetto al 2013). La seguente tabella riepiloga (con i limiti di comparabilità già citati) il numero dei movimenti serviti nel 2014 e nel 2013:

Handlingrampa: movimenti serviti (migliaia di movimenti)



– in area merci le attività sono concentrate sull’aeroporto di Malpensa, dove la Società ha offerto i servizi di carico e scarico merci alla quasi totalità dei vettori *all cargo* presenti sullo scalo. Nel 2014 sono state complessivamente trattate oltre 244 mila tonnellate di merce (di cui oltre 7.600 tonnellate a Linate e oltre 236.500 tonnellate a Malpensa). Rispetto all’intero esercizio 2013, si è avuto, a livello di sistema, un decremento di circa 102.400 tonnellate di merce trattata (-29,5%). Linate ha registrato un decremento di oltre 6.100 tonnellate (-44,6% rispetto al 2013). Anche la merce trattata a Malpensa è diminuita e ha registrato una riduzione di oltre 96.200 tonnellate (-28,9% rispetto al 2013). La seguente tabella riepiloga (con i limiti di comparabilità già citati) le tonnellate di merce trattata nel 2014 e nel 2013:

Handlingmerci: tonnellate di merce servita (migliaia di tonnellate)



Con riferimento infine alla situazione patrimoniale finanziaria afferente le Attività Cessate del settore *handling* di aviazione commerciale, si rimanda al paragrafo 5.2 “Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da Attività Cessate” per

considerazioni di maggior dettaglio, ricordando in questa sede che il Patrimonio Netto delle Attività Cessate (*deficit* patrimoniale per Euro 9.432 migliaia al 31 dicembre 2014) è diminuito di Euro 9.433 migliaia rispetto al 31 dicembre 2013. Tale deficit patrimoniale è di natura temporanea, in considerazione dell’impegno assunto da SEA in data 25 marzo 2014 a garanzia della conclusione *in bonis* della procedura liquidatoria; per effetto dell’impegno assunto, il liquidatore potrà richiedere a SEA il sostegno patrimoniale e finanziario per l’importo necessario a riequilibrare il *deficit* patrimoniale e finanziario alla data della richiesta. Conseguentemente, la posizione di *deficit* esposta non è rappresentativa di un permanente ed effettivo squilibrio patrimoniale delle Attività Cessate. In particolare, a data odierna, SEA ha già effettuato versamenti di Euro 12.991 migliaia ristabilendo l’equilibrio patrimoniale del ramo cessato.

## Energia

### Politica commerciale

In uno scenario macroeconomico che presenta ancora significative criticità e forti elementi di incertezza con riferimento al mercato dell’energia elettrica, SEA Energia ha continuato la politica avviata già a partire dal 2010 tendente ad acquisire nuovi contratti di fornitura di energia elettrica sul mercato libero. In particolare ha concluso positivamente un accordo diretto con 2i Rete Gas SpA.

Tale attività si affianca al primario impegno assicurato dalla controllata SEA Energia, volto a soddisfare la copertura del fabbisogno degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, tramite la gestione degli impianti di cogenerazione.

L’attività è svolta mediante una convenzione di subconcessione per la gestione delle centrali di cogenerazione degli aeroporti di Milano Linate e Malpensa stipulata con SEA SpA. Nel mese di ottobre del 2014 è stata rinnovata la convenzione e la scadenza è stata fissata al 4 maggio 2041.

### I numeri della gestione

Nel corso del 2014, il segmento di attività Energia (produzione e vendita di energia elettrica e termica) ha registrato ricavi netti consolidati per Euro 14.822 migliaia in riduzione del 29,8% rispetto al 2013.

In particolare, i ricavi derivanti dalla vendita di energia elettrica a terzi hanno registrato un decremento del 34,1% rispetto al 2013: la diminuzione delle quantità cedute a terzi dipende dal persistere di bassi prezzi di cessione in Borsa. Tale circostanza ha comportato un conseguente adeguamento della pianificazione dei processi di produzione della centrale di Malpensa

attraverso l'utilizzo del sistema di ottimizzazione dell'utilizzo degli impianti che ha determinato principalmente l'utilizzo del secondo ciclo combinato della centrale di Malpensa con conseguente riduzione dell'utilizzo del primo ciclo di produzione dell'energia elettrica. In tale contesto, la quantità di energia elettrica trattata attraverso il *trading* in Borsa è diminuita del 65% attestandosi a 8,7 milioni di kWh.

I ricavi derivanti dalla vendita di energia termica a terzi per Euro 2.047 migliaia registrano una diminuzione di Euro 296 migliaia (-12,6% rispetto al 2013).

### Andamento delle attività di produzione e vendita di energia

Nel 2014 la produzione di energia elettrica destinata alla vendita ha registrato un decremento del 19,1% (-69,7 milioni di kWh) rispetto all'esercizio 2013, attestandosi a 296 milioni di kWh. Tale diminuzione è in parte imputabile all'interruzione dell'operatività del motore 1 di Linate, che ha sospeso la propria attività per quasi l'intero anno 2014, con conseguente riduzione della produzione per circa 20 milioni di kWh.

La produzione di energia elettrica per la vendita attuata attraverso la Borsa elettrica ha registrato un decremento del 54,5% (-85,8 milioni di kWh) rispetto al 2013 attestandosi a 71,6 milioni di kWh.

La produzione di energia elettrica per la vendita con contratti bilaterali ha registrato un incremento del 50% (+ 14,5 milioni di kWh) rispetto al 2013 attestandosi a 43,7 milioni di kWh. Nel 2014 i principali clienti finali sono stati gli aeroporti di Bergamo Orio al Serio, Napoli, Firenze, Cagliari oltre all'albergo Sheraton a Malpensa e il nuovo cliente 2i Rete Gas SpA.

Da un punto di vista economico si sono registrati i seguenti eventi:

- decremento significativo dei prezzi di vendita al mercato elettrico (-13,8% rispetto al 2013)
- stabilizzazione dei costi sostenuti per le emissioni di gas a effetto serra, che non beneficiano dell'allocatione integrale gratuita da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (le quote gratuite rappresentano solo il 30% del totale).

Nel corso del 2014 la produzione di energia termica ha registrato un decremento del 7,9% rispetto al 2013 (- 27,1 milioni di kWh) attestandosi a 317,7 milioni di kWh, di cui l'85% destinato ai fabbisogni degli aeroporti di Linate e Malpensa.

Tale diminuzione di produzione è stata determinata dalle miti condizioni climatiche dell'inverno 2014 contraddistinto da temperature medie più elevate rispetto agli anni precedenti. Nonostante l'incertezza dello scenario di riferimento, e il venir meno dei contratti con SACBO e con GESAC, scaduti al 31

dicembre 2014 e non rinnovati, i programmi di sviluppo intrapresi da SEA Energia consentono comunque di incrementare l'affidabilità del servizio, per la fornitura verso la Capogruppo e verso terzi con contratti di fornitura bilaterali.

### Certificati verdi

Anche nel 2014 SEA Energia, nel sito produttivo di Linate e grazie all'attività di produzione di energia termica cogenerativa destinata al teleriscaldamento del quartiere di Santa Giulia e dell'aeroporto, ha confermato i requisiti necessari per ottenere i certificati verdi. Quindi, saranno richiesti al Gestore dei Servizi Energetici 38.131 certificati verdi, di cui 10.411 andranno a titolo gratuito ad a2a in forza di un contratto che prevede che una percentuale dei certificati verdi da teleriscaldamento siano riconosciuti ad a2a in quanto l'investimento legato alla rete di distribuzione del calore è stato effettuato interamente a onere, cura e responsabilità di a2a.

### Certificati bianchi

Il Gestore dei Servizi Energetici ha riconosciuto nel 2013 come CAR (Cogenerazione ad Alto Rendimento) la centrale di Malpensa e ciò comporta l'esenzione dall'acquisto di certificati verdi. Le caratteristiche della centrale di Milano Malpensa soddisfano i requisiti introdotti dal Decreto Ministeriale 5/9/2011 e sue successive modifiche per il riconoscimento da parte del GSE di certificati bianchi a sostegno economico per le unità cogenerative a elevato rendimento. Tali certificati possono essere richiesti per un periodo di 5 anni, a decorrere dalla data di entrata in vigore del D.M. 5 settembre 2011, nel limite del 30% degli incentivi riconosciuti agli impianti di cogenerazione ad alto rendimento di nuova realizzazione e possono essere richiesti a partire dai dati consuntivi 2012.

Per la produzione cogenerativa dell'anno 2014 della centrale di Malpensa sono stati riconosciuti dal GSE numero 6.504 certificati bianchi, di cui 4.375 al ciclo combinato 1 (CC1) e 2.129 al ciclo combinato 2 (CC2). Il prezzo di ritiro unitario è di Euro 100 per certificato bianco.

### Emission trading

Ai sensi della Direttiva Europea 2003/87/CE, dal 1° gennaio 2005 i gestori di impianti che emettono in atmosfera CO<sub>2</sub>, devono essere muniti di una autorizzazione rilasciata dall'autorità nazionale competente. Ciascun impianto, inoltre, deve essere munito di speciali "diritti" che gli consentano l'emissione di CO<sub>2</sub> in atmosfera a titolo gratuito.

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

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

Per il 2014 la produzione complessiva di CO<sub>2</sub> della Società è stata pari a 161.272 tonnellate, di cui 117.224 tonnellate generate dalla centrale di Malpensa e 44.048 tonnellate prodotte dall'impianto di Linate.

SEA Energia dispone al 31 dicembre 2014, sul suo conto proprietà, di 95.018 tonnellate di CO<sub>2</sub>. Si segnala, quindi, che per restituire al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare le 161.272 tonnellate emesse, dovranno essere acquisite sul mercato numero 66.254 quote di CO<sub>2</sub>.

## Altre informazioni

### Customer Care

Il Gruppo SEA, da sempre attento per mandato e strategia all'opinione dei propri utenti – passeggeri, accompagnatori, visitatori e dipendenti – ha continuato nel corso del 2014 a perseguire una politica di monitoraggio e miglioramento del livello qualitativo dei servizi offerti alle diverse tipologie di soggetti che interagiscono con il Gruppo stesso. Il miglioramento della *Passenger Experience* sta assumendo in tutta l'industria aeroportuale una sempre maggiore rilevanza, in quanto la Qualità Percepita, che ne è il principale indice di misurazione, è riconosciuta come leva essenziale per sostenere i livelli di redditività del *business*.

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

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

I dati di puntualità 2014 disponibili (aggiornamento ultimo quadrimestre 2014) evidenziano uno scenario sostanzialmente stabile nella regione europea. La puntualità dei voli sia in arrivo sia in partenza si mantiene sui livelli medi del 2013 con valori, rispettivamente, pari all'85% e all'83%, ma con sensibili oscillazioni e variazioni mensili. I primi mesi dell'anno 2014, da gennaio a marzo, sono stati caratterizzati da condizioni climatiche particolarmente favorevoli. Pertanto la *performance* glo-

bale degli aeroporti è stata migliore rispetto allo stesso periodo del 2013. Fenomeni atmosferici avversi hanno penalizzato le operazioni in primavera e dell'inizio estate 2014 e i valori di puntualità sono stati ulteriormente influenzati dall'astensione dal lavoro del personale ATC (Air Traffic Control) e operativo in molti scali europei nei periodi di maggior traffico.

Malpensa, i cui valori di puntualità si consolidano intorno all'83%, è superiore alla media europea e in linea con gli aeroporti europei di dimensioni analoghe (tra cui Atene, Manchester, Stansted). È di gran lunga migliore nei confronti dei principali aeroporti *Hub* e di dimensioni, comunque superiori, quali Roma Fiumicino, Zurigo, Londra Heathrow e Barcellona. Linate, con oltre il 91% di voli partiti puntuali, detiene il primato di puntualità in partenza tra gli scali compresi in questa classifica superando anche Oslo, Copenaghen e Vienna, che bene si posizionano pur essendo caratterizzati da volumi maggiori di traffico in transito.

Sullo scalo di Malpensa la *performance* relativa ai tempi di riconsegna bagagli si attesta, anche per il 2014, su valori ben superiori ai limiti dichiarati nella Carta dei Servizi: al Terminal 1 la riconsegna del primo bagaglio entro 27 minuti è stata assicurata per il 96,6% dei voli, mentre al Terminal 2, dove lo *standard* dichiarato in Carta dei Servizi è di 26 minuti, la percentuale di rispetto è stata del 94%.

La riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 37 minuti è stata rispettata per il 92,5% al Terminal 1 e per il 97,2% al Terminal 2. A Linate i tempi di attesa in coda ai filtri del controllo radiogeo del bagaglio a mano (7'49") risulta allineato ai 7'50" richiesti dal Contratto di Programma e promessi in Carta dei Servizi.

### La soddisfazione del passeggero: valutazione della Qualità percepita

La qualità percepita dai passeggeri, *Customer Satisfaction* dei servizi resi negli scali gestiti da SEA viene rilevata tramite interviste CAPI da un primario Istituto di Ricerche di Mercato. Dal 2014 SEA utilizza un indice<sup>4</sup> di soddisfazione complessiva utilizzato a livello internazionale il CSI (modello ACSI – American Customer Satisfaction Index), un parametro di riferimento a livello di settore industriale e di singola azienda. L'indice di *Customer Satisfaction* CSI 2014 dei nostri aeroporti è stato di:

- Malpensa Terminal 1: 70;
- Malpensa Terminal 2: 70;
- Linate: 67.

<sup>4</sup> L'indice è misurato su scala 0-100, dove 75 costituisce la soglia dell'eccellenza e 60 il valore che indica un giudizio sufficiente. Nello specifico il settore del trasporto aereo vede un'attestazione del CSI registrato dalle compagnie aeree intorno a 70; questo è al momento l'unico valore comparabile data la recentissima introduzione dello stesso indice nel settore aeroportuale.

È significativo rilevare che gli interventi in corso sul Terminal 1 di Malpensa fanno già registrare valori più alti di questo indice, indicando come gli importanti sforzi fatti da SEA in questa direzione stiano centrando le aspettative del passeggero.

#### Il sistema SEA per il Customer Relationship Management

Inserita nella strategia *online* della società, SEA utilizza dal 2010 un'innovativa piattaforma *Customer Relationship Management* (CRM), specificatamente sviluppata per governare la relazione con il cliente passeggero, che presenta specifiche peculiarità adatte a un rapporto tra il passeggero e una molteplicità di soggetti con cui l'aeroporto ha rapporti di natura diversissima (commerciali, istituzionali, di coordinamento operativo), solo in parte di propria diretta responsabilità e competenza.

Da questo punto di vista SEA costituisce una realtà di riferimento nel settore aeroportuale a livello mondiale. Un approccio analogo e altrettanto sviluppato è riscontrabile al momento solo a Singapore-Changi, mentre in Europa gli aeroporti guardano a SEA come un'eccellenza.

Con il mese di settembre 2014 gli utenti registrati nel sistema CRM SEA hanno raggiunto la quota 970.000.

#### Servizi dedicati: Family Friendly Airport

Prosegue con successo e si consolida l'iniziativa di SEA rivolta alle famiglie in viaggio nei periodi di vacanze e nelle festività. Durante le ferie estive e natalizie a Malpensa Terminal 1 e, da quest'anno a Linate, SEA ha proposto una serie di servizi con l'obiettivo di offrire ai passeggeri in viaggio con bambini e ragazzi fino a 12 anni un aeroporto *Family Friendly*:

- salta code al passaggio di *security* "Family lane" usufruita da circa 150.000 passeggeri con indici di soddisfazioni molto elevati;
- distribuzione di 75.000 *brochure* illustrative (con giochi per i bimbi) di procedure e servizi aeroportuali utili;
- aree gioco con video a pavimento interattivi;
- offerte di menù a prezzo speciale per bambini e promozioni dedicate per lo *shopping*;
- pagina *web* dedicata all'iniziativa e mini sito con giochi.

#### Sistema di telepresenza per servizio informazioni

Con il sistema denominato *Virtual Desk*, presso Malpensa e Linate, unici scali in Europa insieme a Monaco, è pienamente operativo da quest'anno un servizio d'informazioni al pubblico fornito attraverso un sistema di telepresenza di alta qualità. Questa soluzione integra la modalità convenzionale di assicurare ai passeggeri un contatto con addetti dell'aer-

roporto presso i banchi, proponendo una interazione video e audio *full size*, integrata dalla possibilità di scambio documenti attraverso un *totem* multimediale collegato con un *back-office* unico per i tre *terminal*.

L'incremento dei *Virtual Desk* permette in tal modo di migliorare efficientemente il servizio informazioni aumentando i punti nelle aree a esso dedicate.

#### Airport Safety

Il *Safety Management System* ha proseguito nelle proprie attività con l'obiettivo di consolidare e migliorare ulteriormente i risultati ottenuti negli anni precedenti. Le statistiche dimostrano che i risultati prefissi sono stati raggiunti implementando il livello di gestione della "Safety aeroportuale".

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 suo 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, le ditte, 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*.

#### Safety Board e Safety Committee

Nell'anno degli incontri del *Safety Board* e dei *Safety Committee* di Linate e Malpensa si è sempre riscontrata un'ampia partecipazione dei principali operatori aeroportuali e degli Enti di Stato, nello specifico ENAC ed ENAV, assicurando una costante e attiva presenza supportando il *Safety Management System* in tutte le sue attività.

Tutti gli obiettivi di *safety* dichiarati al *Team* di Sorveglianza di ENAC sono stati raggiunti (valutazione condivisa nelle riunioni di entrambi i *Safety Committee* di Linate e Malpensa) e si è ulteriormente consolidato il rapporto con ANSV (*National Agency for the Safety of Flight*) ed ENAC per quanto riguarda il

supporto alle investigazioni attivate dall'Agenzia da un lato e al tema legato alle segnalazioni obbligatorie, eE-MOR<sup>5</sup>, con l'Autorità. Un buon livello qualitativo dei risultati ottenuti dal SMS, anche nel corso del 2014, ha certamente contribuito a una più efficiente gestione dei premi assicurativi.

#### **Ground Safety Report**

Come negli anni passati anche nel 2014 gli eventi di *safety* segnalati con i *Ground Safety Report* sono stati analizzati e classificati in base alle regole definite e condivise anche con gli altri operatori nelle periodiche riunioni dei *Safety Committee*.

È stata introdotta la distinzione degli eventi tra "Rilevanti" e "Minori" in modo che l'interpretazione degli stessi sia più particolareggiata soprattutto per quanto riguarda gli aspetti legati alla severità degli stessi.

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

#### **Simulazioni di emergenza**

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

#### **Regolamento EU "EASA" n. 139 – Nuova certificazione di aeroporto**

È iniziata l'attività relativa alla normalizzazione dei Manuali di Aeroporto rispetto alle prescrizioni EASA<sup>6</sup> per la certificazione. Sono attivi incontri in Assaeroporti per definire una modalità operativa che sia comune a tutti gli aeroporti per identificare con il coinvolgimento di ENAC le migliori linee di approccio a livello nazionale per risolvere i nodi che collocano attualmente il nostro paese, a livello di sistema, in una posizione di non facile applicazione del Regolamento europeo in questione.

<sup>5</sup> Il sistema eE-MOR (electronic ENAC Mandatory Occurrence Reporting) è un sistema di raccolta delle segnalazioni relative agli eventi aeronautici progettato e realizzato dall'ENAC in applicazione della Direttiva 2003/42/CE, recepita nell'ordinamento nazionale con il Decreto Legislativo n. 213/06.

<sup>6</sup> European Aviation Safety Agency (EASA) è l'organo di controllo del settore aeronautico dell'Unione europea.

## COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICO FINANZIARI

## Conto Economico

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre					
	2014	%	2013 riesposto *	%	Var. % 2014/2013	2013 approvato
Ricavi di gestione	621.634	90,7%	578.539	89,6%	7,4%	657.080
Ricavi per lavori su beni in concessione	63.466	9,3%	67.000	10,4%	-5,3%	67.000
<b>Totale ricavi</b>	<b>685.100</b>	<b>100,0%</b>	<b>645.539</b>	<b>100,0%</b>	<b>6,1%</b>	<b>724.080</b>
<b>Costi operativi</b>						
Costi del lavoro	(161.501)	-23,6%	(155.357)	-24,1%	4,0%	(250.344)
Materiali di consumo	(47.243)	-6,9%	(48.786)	-7,6%	-3,2%	(48.786)
Altri costi operativi	(192.938)	-28,2%	(172.952)	-26,8%	11,6%	(161.366)
Accantonamenti e svalutazioni	(17.995)	-2,6%	(23.281)	-3,6%	-22,7%	(39.495)
Costi per lavori su beni in concessione	(59.540)	-8,7%	(62.311)	-9,7%	-4,4%	(62.311)
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(479.217)</b>	<b>-69,9%</b>	<b>(462.687)</b>	<b>-71,7%</b>	<b>3,6%</b>	<b>(562.302)</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA<sup>1</sup></b>	<b>205.883</b>	<b>30,1%</b>	<b>182.852</b>	<b>28,3%</b>	<b>12,6%</b>	<b>161.778</b>
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	(18.000)	-2,6%	(26.294)	-4,1%	-31,5%	(26.294)
Ammortamenti	(58.186)	-8,5%	(49.027)	-7,6%	18,7%	(49.919)
<b>Risultato operativo</b>	<b>129.697</b>	<b>18,9%</b>	<b>107.531</b>	<b>16,7%</b>	<b>20,6%</b>	<b>85.565</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	2.027	0,3%	507	0,1%	299,8%	507
Oneri finanziari	(24.549)	-3,6%	(22.158)	-3,4%	10,8%	(22.151)
Proventi finanziari	1.430	0,2%	1.001	0,2%	42,9%	1.031
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>108.605</b>	<b>15,9%</b>	<b>86.881</b>	<b>13,5%</b>	<b>25,0%</b>	<b>64.952</b>
Imposte dell'esercizio	(32.454)	-4,7%	(31.756)	-4,9%	2,2%	(31.242)
<b>Risultato netto da attività in funzionamento</b>	<b>76.151</b>	<b>11,1%</b>	<b>55.125</b>	<b>8,5%</b>	<b>38,1%</b>	<b>33.710</b>
<b>Risultato netto da Attività Cessate</b>	<b>(21.304)</b>	<b>n.s.</b>	<b>(21.414)</b>	<b>n.s.</b>	<b>-0,5%</b>	<b>0</b>
Risultato di pertinenza dei terzi	(11)	n.s.	3	n.s.	-466,7%	3
<b>Risultato del Gruppo</b>	<b>54.858</b>	<b>8,0%</b>	<b>33.707</b>	<b>5,2%</b>	<b>62,7%</b>	<b>33.707</b>

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

\* A seguito dell'applicazione dell'IFRS 5, il Conto Economico 2013 riesposto non include i dati economici di SEA Handling SpA in liquidazione e Airport Handling SpA che vengono esposti nella linea "Risultato netto da Attività Cessate". I dati di Airport Handling SpA sono relativi al periodo antecedente alla assegnazione al Trust della società che ha determinato la perdita del controllo da parte di SEA; di fatto in tale periodo tale società era non operativa e il suo contributo al risultato delle attività discontinue risulta quindi essere sostanzialmente immateriale rispetto a quello di SEA Handling.

Come anticipato nel paragrafo "I numeri del Gruppo SEA – Dati di sintesi e informazioni generali" nel contesto delle negoziazioni con la Comunità europea meglio descritte nel successivo paragrafo "Fattori di rischio del Gruppo SEA", SEA ha assunto nel corso dell'esercizio 2014 la decisione di discontinuare la linea di business handling di aviazione commerciale, procedendo da un lato alla messa in liquidazione di SEA Handling SpA, avvenuta in data 1° luglio (con esercizio provvisorio durato sino al 31 agosto 2014) e dall'altro assegnando il 27 agosto 2014 la partecipazione in Airport Handling Srl al Milan Airport Handling Trust.

Nella circostanza di uscita da un settore strategico (così definito ai sensi dell'IFRS, fattispecie applicabile al settore "handling"), il principio contabile IFRS 5 prevede che il Conto Economico 2014 della linea di business discontinuata non concorra al risultato dell'esercizio su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di business discontinuata sia riflesso in una specifica linea distinta del conto economico denominata "Risultato netto da Attività Cessate"; stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al business discontinuato, che non concorrono agli attivi e passivi delle attività continue ma vengono esposti sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo. Il principio IFRS 5 richiede altresì che il Conto Economico dell'esercizio comparativo venga riesposto in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività continue e discontinue nei due esercizi esposti nella comunicazione finanziaria.

## Ricavi

Nell'esercizio 2014 i ricavi (ricavi di gestione e ricavi per lavori su beni in concessione) si attestano a Euro 685.100 migliaia in aumento dello 6,1% rispetto all'esercizio 2013 riesposto (Euro 645.539 migliaia).

I **ricavi netti di gestione** pari a Euro 621.634 migliaia, risultano in aumento del 7,4% rispetto al 2013 riesposto ai sensi dell'IFRS 5 (Euro 578.539 migliaia includono ricavi *Aviation* per Euro 393.736 migliaia, ricavi *Non Aviation* per Euro 211.102 migliaia, ricavi di *Handling* per Euro 1.974 migliaia e ricavi per Energia per Euro 14.822 migliaia). L'andamento dei ricavi è stato commentato nelle precedenti sezioni della Relazione sulla Gestione relativi ai settori di *business* a cui si rimanda per maggiori dettagli. L'impatto della riesposizione del dato 2013 interessa il solo dato dei ricavi di *handling*, che nel 2014 si riferiscono esclusivamente alle attività svolte da Prime AviationServices SpA (già ATA Ali Servizi SpA) acquisita dal Gruppo alla fine del 2013 che opera quindi al di fuori del *business* dell'*handling* commerciale, oggetto della citata "*discontinued operation*".

I **ricavi per lavori su beni in concessione** passano da Euro 67.000 migliaia nell'esercizio 2013 a Euro 63.466 migliaia nell'esercizio 2013, con un decremento del 5,3%.

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

## Costi del lavoro

Nell'esercizio 2014, il costo del lavoro del Gruppo è aumentato di Euro 6.144 migliaia (+4%) rispetto all'esercizio 2013 riesposto ai sensi dell'IFRS 5, passando da Euro 155.357 migliaia nel 2013 a Euro 161.501 migliaia nel 2014.

Tale variazione risente principalmente del minore ricorso agli ammortizzatori sociali che ammontano a Euro 3.525 migliaia al 31 dicembre 2014 e a Euro 8.052 migliaia al 31 dicembre 2013, corrispondenti a 121 mila ore al 31 dicembre 2014 e a 414 mila ore al 31 dicembre 2013 (i dati di entrambi i periodi rispecchiano l'attuale perimetro di consolidamento che non include l'*handling* di aviazione commerciale che nel 2013 e nel 2014 è stato interessato dal significativo ricorso agli ammortizzatori sociali come meglio descritto nel commento all'andamento del settore *handling*). La variazione risente, inoltre, dell'apporto al Bilancio Consolidato del costo del lavoro delle società

SEA Prime SpA e Prime AviationServices SpA presente nell'esercizio 2014 e non nell'esercizio 2013.

Passando da 2.685 a 2.678 unità, il numero medio di dipendenti (FTE) registra una flessione di 7 unità, nonostante l'ingresso delle società SEA Prime SpA e Prime AviationServices SpA, che hanno contribuito complessivamente con 84 unità al 31 dicembre 2014.

## Materiali di consumo

I costi per materiali di consumo passano da Euro 48.786 migliaia nel 2013 (dato riesposto ai sensi dell'IFRS 5) a Euro 47.243 migliaia nel 2014 facendo registrare un decremento del 3,2%. Tale decremento è principalmente attribuibile all'effetto netto di (i) minori acquisti di metano utilizzato nella produzione di energia elettrica della controllata SEA Energia per Euro 4.781 migliaia connesso alle politiche di ottimizzazione dell'utilizzo degli impianti descritte nel commento all'andamento del settore; (ii) minori costi per acquisti per scorta principalmente della Capogruppo SEA per Euro 2.466 migliaia tra i quali si evidenziano i prodotti chimici di *de-icing* e *anti-icing* utilizzati in caso di neve e/o formazione di ghiaccio e i ricambi per illuminazione di pista, dovuto alle già citate migliori condizioni climatiche del 2014; (iii) maggiori costi di acquisto di carburante, prevalentemente da parte della controllata SEA Prime per Euro 4.740 migliaia, non presenti nel Conto Economico consolidato dell'esercizio 2013; (iv) maggiori costi per acquisto di vestiario e dotazioni antinfortunistiche per Euro 403 migliaia; (v) maggiori costi per acquisto di energia elettrica per Euro 402 migliaia.

## Altri costi operativi

Nell'esercizio 2014 la voce "Altri costi operativi" ha subito un incremento per Euro 19.986 migliaia (+11,6%) rispetto al precedente esercizio riesposto ai sensi dell'IFRS 5. Tale incremento è stato principalmente determinato dall'effetto contrapposto dei fenomeni di seguito elencati:

- costi connessi alla gestione dei parcheggi dell'aeroporto di Orio al Serio per Euro 7.669 migliaia, non presenti nell'esercizio 2013 (ricordiamo che i ricavi connessi a tale nuova attività sono ammontanti a Euro 8.975 migliaia);
- maggiori costi per servizi forniti da società di *handling* per Euro 4.256 migliaia a seguito della revisione dei contratti e dell'incremento delle attività richieste, tra le quali si segnala la gestione dei carrelli portabagagli a Malpensa;
- maggiori costi commerciali per Euro 2.407 migliaia legati, principalmente, all'incremento degli oneri per incentivi;

- maggiori minusvalenze per Euro 2.380 migliaia legate alle demolizioni di beni immobili e impianti effettuate nell'esercizio 2014, rispetto all'esercizio precedente;
- maggiori oneri tributari per Euro 1.827 migliaia principalmente legati ai maggiori oneri per IMU e imposta di pubblicità;
- maggiori costi legati alle prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici per Euro 1.561 migliaia;
- maggiori costi per canoni verso Enti Pubblici per Euro 1.228 migliaia in conseguenza dei maggiori oneri per canone concessorio che la controllante SEA è tenuta a versare a ENAC per l'esercizio 2014. Tale andamento è strettamente correlato alla variazione dei dati di traffico;
- maggiori costi per noleggio di attrezzature e autoveicoli per complessivi Euro 759 migliaia principalmente conseguenti all'incremento del numero di attrezzature nolleggiate per il controllo radiogeno dei bagagli a Malpensa e alla locazione di nuovi *bus* interpista per far fronte, nel mese di maggio, al trasferimento dei voli da Orio al Serio a Malpensa;
- minori costi di manutenzione ordinaria per Euro 3.212 migliaia, in particolare relativi a manutenzioni programmate di beni immobili, impianti e attrezzature, pur nel contesto di un piano manutentivo prestabilito e volto alla garanzia della efficienza e sicurezza degli scali.

### Accantonamenti e svalutazioni

Nel 2014 gli accantonamenti e svalutazioni si decrementano di Euro 5.286 migliaia passando da Euro 23.281 migliaia nel 2013 (riesposto ai sensi dell'IFRS 5) a Euro 17.995 migliaia. Tale andamento è principalmente connesso ai seguenti fattori: *i*) la svalutazione di beni immobili di Euro 8.200 migliaia avvenuta nell'esercizio 2013; *ii*) maggiori accantonamenti, al netto degli scioglimenti, del fondo svalutazione crediti per Euro 7.664 migliaia; *iii*) la svalutazione dell'aerostazione dell'aviazione generale presso lo scalo di Milano Linate Ovest per Euro 1.268 migliaia in vista dei lavori di *restyling* della stessa previsti nel 2015.

### Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da Euro 62.311 migliaia nel 2013 a Euro 59.540 migliaia nell'esercizio 2014. Essi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

### Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

L'andamento dell'esercizio 2014 evidenzia una riduzione di Euro 8.294 migliaia passando da Euro 26.294 migliaia nel 2013 a Euro 18.000 migliaia nel 2014, in conseguenza dell'aggiornamento del piano di sostituzione e di manutenzione programmata pluriennale dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

L'**EBITDA** si è attestato a Euro 205.883 migliaia, a fronte di Euro 182.852 migliaia al 31 dicembre 2013 (riesposto ai sensi dell'IFRS 5), segnando un incremento del 12,6%.

### Proventi e oneri da partecipazioni

Nel 2014 i proventi netti da partecipazioni incrementano di Euro 1.520 migliaia, passando da Euro 507 migliaia nel 2013 a Euro 2.027 migliaia nel 2014, cui concorrono il risultato delle partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio Netto e gli oneri da partecipazioni valutate al costo.

La "Valutazione a Patrimonio Netto delle partecipazioni" esprime gli effetti economici derivanti dalla valutazione a Patrimonio Netto delle società collegate, pari a Euro 2.987 migliaia nel 2014 (Euro 493 migliaia nel 2013). I risultati civilistici delle società collegate sono stati rettificati per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28. L'incremento tra i due esercizi, pari a Euro 2.494 migliaia, è principalmente riconducibile al maggior contributo della collegata Dufrital che, nel 2013, aveva rilevato oneri non ricorrenti per cause fiscali.

Gli oneri da partecipazione comprendono, invece, Euro 969 migliaia relativi alla perdita di Airport Handling SpA alla data di cessione della partecipazione al *Trust* stesso; la controllata era valutata al costo in quanto non operativa sino al momento della cessione al *Trust* che ne ha determinato il deconsolidamento ai sensi dell'IFRS 10.

### Proventi e oneri finanziari

Nel corso del 2014 gli oneri finanziari netti aumentano di Euro 1.962 migliaia, passando da Euro 21.157 migliaia al 31 dicembre 2013 (riesposto ai sensi dell'IFRS 5) a Euro 23.119 migliaia al 31 dicembre 2014.

Tale variazione è stata determinata dall'incremento dell'indebitamento lordo di Gruppo cui, a seguito dell'operazione di ridefinizione della struttura finanziaria, si è peraltro contrapposta una riduzione del costo medio dell'indebitamento finanziario (dal 2,8% nominale di fine 2013 al 2,5% di fine 2014), al netto dei costi associati al nuovo *funding*.

I proventi finanziari, infine, si incrementano di Euro 429 migliaia a seguito della maggiore disponibilità di cassa derivante dall'operazione di emissione del *Bond*, nonostante la significativa riduzione dei tassi rispetto al 2013.

### Imposte dell'esercizio

Nel 2014 le imposte dell'esercizio ammontano a Euro 32.454 migliaia, a fronte di Euro 31.756 migliaia registrate nel 2013 (ri-esposto ai sensi dell'IFRS 5) ed esprimono un *tax rate* del 26,7% al 31 dicembre 2014 e del 41,5% nell'esercizio precedente.

La riduzione significativa del *tax rate* consolidato è connessa al significativo beneficio apportato da SEA Handling in liquidazione al regime del consolidato fiscale di SEA in forza della rilevante perdita fiscale di periodo trasferita alla *fiscal unit*, oltre all'inversione di tendenza sul risultato economico di SEA Energia e conseguentemente delle imposte, che hanno tra l'altro risentito della riduzione dal 10,5% al 6,5% dell'aliquota dell'addizionale IRES (c.d. Robin Tax) e dell'iscrizione di un rilevante credito per imposte anticipate.

Si rimanda alla *Nota* 7.12 per una analisi di dettaglio delle componenti economiche che hanno concorso a tale risultato netto e la loro comparazione con i dati 2013 nel contesto della applicazione dell'IFRS 5.

### Risultato netto da Attività Cessate

Il risultato netto da Attività Cessate, relativo al settore dell'*handling* di aviazione commerciale, rileva una perdita netta pari a Euro 21.304 migliaia.

La voce comprende, come già anticipato precedentemente al commento del settore "*handling*", il risultato della società SEA Handling in liquidazione, al netto del rilascio del fondo oneri su partecipazioni, pari a Euro 10.305 migliaia accantonato nell'esercizio 2013 in relazione alla citata controllata a fronte del processo di ristrutturazione perfezionatosi nel 2014 con la messa in liquidazione e uscita dal settore di attività. Si rimanda alle *Note* 5.2 e 7.13 per una analisi di dettaglio delle componenti economiche che hanno concorso a tale risultato netto e la loro comparazione con i dati 2013 nel contesto della applicazione dell'IFRS 5.

### Risultato netto

Il risultato netto del Gruppo si incrementa di Euro 21.151 migliaia, passando da Euro 33.707 migliaia nel 2013 a Euro 54.858 migliaia nel 2014. Tale dato è comparabile con quello del bilancio al 31 dicembre 2013 approvato dagli organi competenti in quanto non influenzato dalla applicazione dell'IFRS 5.

## Stato patrimoniale riclassificato

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013	Delta
Immobilizzazioni immateriali	978.171	942.987	35.184
Immobilizzazioni materiali	192.733	196.495	(3.762)
Investimenti immobiliari	3.414	3.416	(2)
Partecipazioni in società collegate	41.882	40.429	1.453
Partecipazioni disponibili per la vendita	26	26	0
Imposte differite attive	46.558	30.031	16.527
Altre attività finanziarie non correnti	23.966		23.966
Altri crediti non correnti	370	495	(125)
<b>Capitale immobilizzato (A)</b>	<b>1.287.120</b>	<b>1.213.879</b>	<b>73.241</b>
Rimanenze	5.793	6.716	(923)
Crediti commerciali	118.526	118.095	431
Crediti per imposte dell'esercizio	16.110	17.809	(1.699)
Altri crediti	16.938	17.740	(802)
<b>Attività di esercizio a breve</b>	<b>157.367</b>	<b>160.360</b>	<b>(2.993)</b>
<b>Attività destinate alla vendita</b>	<b>16.010</b>	<b>0</b>	<b>16.010</b>
Debiti commerciali	170.711	165.867	4.844
Altri debiti	98.753	111.282	(12.529)
Debiti per imposte dell'esercizio	59.529	57.707	1.822
<b>Passività di esercizio a breve</b>	<b>328.993</b>	<b>334.856</b>	<b>(5.863)</b>
<b>Passività connesse alle attività destinate alla vendita</b>	<b>25.443</b>	<b>0</b>	<b>25.443</b>
<b>Capitale circolante (B)</b>	<b>(181.059)</b>	<b>(174.496)</b>	<b>(6.563)</b>
Fondi rischi e oneri (C)	(174.567)	(187.111)	12.544
Fondi relativi al personale (D)	(50.505)	(77.155)	26.650
<b>Capitale investito netto (A+ B+ C+ D)</b>	<b>880.989</b>	<b>775.117</b>	<b>105.872</b>
Patrimonio Netto di Gruppo	(309.200)	(286.766)	(22.434)
Patrimonio Netto di terzi	(600)	(611)	11
Indebitamento finanziario netto	(571.189)	(487.740)	(83.449)
<b>Totale fonti di finanziamento</b>	<b>(880.989)</b>	<b>(775.117)</b>	<b>(105.872)</b>

Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto dei contributi dello Stato e della Comunità europea, pari al 31 dicembre 2014, rispettivamente a Euro 495.654 migliaia ed Euro 1.831 migliaia e pari al 31 dicembre 2013 rispettivamente a Euro 499.748 migliaia ed Euro 1.800 migliaia.

Da un punto di vista patrimoniale, i dati sopra riportati, per le modalità applicative dell'IFRS 5, non determinano differenze tra il dato comparativo al 31 dicembre 2013 e quello originariamente approvato; la *discontinuazione* dell'attività di *handling* di aviazione commerciale determina esclusivamente la presentazione delle attività e passività al 31 dicembre 2014, attribuibili alle *operation* di *handling* di aviazione commerciale nelle linee "Attività destinate alla vendita" e "Passività connesse alle attività destinate alla vendita" della situazione patrimoniale finanziaria consolidata al 31 dicembre 2014.

Il capitale investito netto al 31 dicembre 2014 ammonta a Euro

880.989 migliaia, con un incremento di Euro 105.872 migliaia rispetto al 31 dicembre 2013.

Il capitale immobilizzato, pari a Euro 1.287.120 migliaia, include investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali pari a Euro 1.174.318 migliaia, partecipazioni in imprese collegate per Euro 41.908 migliaia, imposte anticipate per Euro 46.558 migliaia e altre attività finanziarie non correnti per Euro 23.966 migliaia e altri crediti non correnti per Euro 370 migliaia. Le immobilizzazioni nette registrano un aumento di Euro 73.241 migliaia rispetto al 31 dicembre 2013, principalmente per effetto: i) degli investimenti netti dell'esercizio per Euro

97.024 migliaia, parzialmente assorbiti dagli ammortamenti dell'esercizio pari a Euro 58.186 migliaia; ii) di altre attività finanziarie non correnti di Euro 23.966 migliaia verso il *Trust* a seguito della cessione della partecipazione in Airport Handling SpA e del suo conseguente deconsolidamento per effetto del venir meno del "Power of control" sul nuovo *handler* che ha sostituito nella operatività SEA Handling SpA in liquidazione; iii) dell'incremento delle imposte differite attive nette pari a Euro 16.527 migliaia; iv) dell'incremento delle immobilizzazioni finanziarie a seguito della valutazione ad *equity* delle partecipazioni collegate per Euro 1.453 migliaia.

Il capitale circolante netto, pari a Euro -181.059 migliaia, si decrementa di Euro 6.563 migliaia rispetto al 31 dicembre 2013 principalmente per i seguenti effetti contrapposti:

- passività destinate alla vendita per Euro 25.443 migliaia e attività destinate alla vendita per Euro 16.010 migliaia, presenti nel bilancio 2014 a seguito della esposizione, ai sensi dell'IFRS 5, delle *operation* della società SEA Handling SpA in liquidazione tra le Attività Cessate per discontinuazione della attività di *handling* di aviazione commerciale;
- minori debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale per Euro 6.570 migliaia, quasi interamente riconducibili al saldo dei debiti di SEA Handling SpA in liquidazione al 31 dicembre 2013, non più presenti nel bilancio 2014;

- minori debiti verso i dipendenti per ferie non godute per Euro 3.949 migliaia, riconducibili, per Euro 2.389 migliaia al saldo dei debiti di SEA Handling SpA in liquidazione al 31 dicembre 2013, e per la restante parte alla riduzione dell'ammontare di ferie non fruite nell'esercizio 2014 principalmente nella controllante SEA;
- minori debiti verso i dipendenti per competenze maturate per Euro 3.263 migliaia, riconducibili principalmente, per Euro -5.492 migliaia al saldo dei debiti di SEA Handling SpA in liquidazione al 31 dicembre 2013 e per Euro + 1.965 migliaia alla sottoscrizione degli accordi di incentivazione all'esodo nella controllante SEA;
- maggiori debiti per Euro 6.178 migliaia riferiti all'onere a carico della Società SEA al fondo per servizi antincendio aeroportuali (risulta pendente, presso il Tribunale Civile di Roma, il ricorso al fine di ottenere l'accertamento dell'inesistenza dell'obbligo giuridico di versare tale contributo);
- maggiori debiti commerciali, passati da Euro 165.867 migliaia a Euro 170.711 migliaia;
- minori rimanenze, passate da Euro 6.716 migliaia a Euro 5.793 migliaia.

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

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013	Delta
Rimanenze	5.793	6.716	(923)
Crediti commerciali	118.526	118.095	431
Debiti commerciali	(170.711)	(165.867)	(4.844)
Crediti / (debiti) diversi	(125.234)	(133.440)	8.206
Attività destinate alla vendita	16.010		16.010
Passività destinate alla vendita	(25.443)		(25.443)
<b>Totale capitale circolante netto</b>	<b>(181.059)</b>	<b>(174.496)</b>	<b>(6.562)</b>

## Rendiconto finanziario riclassificato

Al 31 dicembre 2014 la posizione finanziaria netta evidenzia un indebitamento di Euro 571.189 migliaia, in aumento di Euro 83.449 migliaia rispetto a fine 2013, in cui l'indebitamento finanziario netto ammontava a Euro 487.740 migliaia.

Tale variazione, oltre che alla modifica del perimetro di consolidamento tra i due esercizi di Euro 25 milioni, è determinata dagli esborsi finanziari, di carattere *non recurring*, di poco inferiori a Euro 60 milioni a fine 2014, connessi alla ristrutturazione

delle attività di *Handling* di aviazione commerciale, che hanno previsto il riconoscimento del trattamento di fine rapporto, delle competenze differite e dell'incentivo all'esodo al personale di SEA Handling SpA in liquidazione, licenziato. Si precisa che, per tale finalità, sono previsti esborsi anche nei primi mesi del 2015, per circa Euro 13 milioni.

Si illustra di seguito la movimentazione della posizione finanziaria netta dal 31 dicembre 2013 al 31 dicembre 2014.

(importi in migliaia di Euro)	Periodo chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Posizione finanziaria netta iniziale	(487.740)	(411.370)	(411.370)
Flusso netto attività operative (ante variazione capitale)	102.852	123.699	123.522
Variazioni capitale circolante netto	(24.051)	4.559	4.736
Investimenti operativi netti	(106.785)	(81.367)	(81.367)
Interessi pagati	(21.425)	(16.139)	(16.139)
Dividendi pagati	(26.480)	(88.966)	(88.966)
Aumento di capitale e riserve di Patrimonio Netto			
Cessione/Acquisizione partecipazioni	(180)	(21.570)	(21.570)
Altro	(7.380)	3.414	3.414
<b>Totale variazione</b>	<b>(83.449)</b>	<b>(76.370)</b>	<b>(76.370)</b>
<b>Posizione finanziaria netta finale</b>	<b>(571.189)</b>	<b>(487.740)</b>	<b>(487.740)</b>

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

(importi in migliaia di Euro)	Periodo chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Cash flow derivante dall'attività operativa	78.801	128.258	128.257
Cash flow assorbito dall'attività di investimento *	(105.080)	(79.650)	(79.650)
Cash flow assorbito dall'attività di finanziamento	(2.928)	(20.657)	(20.657)
Cash flow derivante dall'acquisizione di ATA **		(21.570)	(21.570)
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	(29.206)	6.381	6.381
Disponibilità liquide di inizio periodo	60.720	54.339	54.339
Disponibilità liquide di fine periodo	31.514	60.720	60.720
- di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le attività destinate alla vendita e Attività Cessate	928		
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine esercizio riportati in bilancio	30.586	60.720	60.720

\* Include l'importo relativo ai dividendi incassati pari a Euro 1.706 migliaia al 31 dicembre 2014 e Euro 1.717 migliaia al 31 dicembre 2013.

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

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

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

(importi in migliaia di Euro)	Periodo chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Risultato prima delle imposte	108.605	86.881	64.952
Ammortamenti e variazione dei fondi	75.607	63.844	77.692
Oneri finanziari netti e proventi da partecipazione	20.906	20.643	20.613
Altre variazioni non monetarie	(8.524)	(1.081)	(1.108)
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle Attività Cessate	(60.999)	(7.961)	
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante</b>	<b>135.595</b>	<b>162.326</b>	<b>162.149</b>
Variazione rimanenze	923	1.159	1.159
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(34.478)	33.844	34.176
Variazione altre attività non correnti	125	(2.243)	(2.243)
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(3.450)	(29.177)	(28.356)
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle Attività Cessate	12.829	976	
<b>Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante</b>	<b>(24.051)</b>	<b>4.559</b>	<b>4.736</b>
Imposte sul reddito pagate	(42.414)	(36.316)	(38.627)
Incasso risarcimento Agenzia delle Dogane	5.631		
Restituzione importi contenzioso Quintavalle (esclusa quota interessi)	2.313		
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa delle Attività Cessate	1.727	(2.311)	
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>	<b>78.801</b>	<b>128.258</b>	<b>128.258</b>

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

(importi in migliaia di Euro)	Periodo chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Investimenti in immobilizzazioni:			
-immateriale	(63.718)	(69.218)	(69.218)
-materiale	(18.076)	(12.108)	(12.149)
-finanziarie	(180)		
Variazione altre attività finanziarie non correnti	(24.950)		
Disinvestimenti in immobilizzazioni:			
-materiale	139		
-finanziarie	(2)	(1)	
Dividendi incassati	1.706	1.717	1.717
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle Attività Cessate	2	(40)	
<b>Cash flow assorbito dall'attività di investimento</b>	<b>(105.080)</b>	<b>(79.650)</b>	<b>(79.650)</b>

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

(importi in migliaia di Euro)	Periodo chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Variazione indebitamento finanziario lordo			
- incrementi / (decremento) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(253.273)	81.895	81.895
- incrementi / (decremento) per emissione prestito obbligazionario	300.000		
Decremento / (incremento) crediti per contributi Stato		(28)	(28)
Aumento di capitale e riserve di Patrimonio Netto			
Variazione altre attività / passività finanziarie	(38.773)	(7.517)	2.581
Dividendi distribuiti	(26.480)	(88.966)	(88.966)
Interessi pagati	(21.425)	(16.139)	(16.139)
Interessi incassati	986	(31)	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di finanziamento delle Attività Cessate	36.037	10.129	
<b>Cash flow assorbito dall'attività di finanziamento</b>	<b>(2.928)</b>	<b>(20.657)</b>	<b>(20.657)</b>

L'importo di Euro 36.037 migliaia delle "Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di finanziamento delle Attività Cessate" è espresso al netto dei flussi di cassa generati dai versamenti in conto capitale SEA a favore di SEA Handling in liquidazione (che ammontano a Euro 9.823 migliaia).

## Flusso di cassa netto derivante dall'operazione di acquisizione di Ali Trasporti Aerei ATA SpA dell'esercizio 2013

(importi in migliaia di Euro)	Periodo chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Magazzino		(116)	(116)
Crediti commerciali e altre attività correnti		(6.504)	(6.504)
Debiti commerciali e altre passività correnti		9.026	9.026
Fondi rischi e TFR		3.341	3.341
Immobilizzazioni immateriali		(2.455)	(2.455)
Immobilizzazioni materiali		(29.633)	(29.633)
Attività non correnti al netto di passività non correnti		37	37
Imposte differite passive		2.394	2.394
Indebitamento finanziario		1.915	1.915
Patrimonio Netto di terzi		425	425
<b>Cash flow derivante dall'operazione di acquisizione di Ali Trasporti Aerei ATA SpA</b>	<b>0</b>	<b>(21.570)</b>	<b>(21.570)</b>

Nel corso dell'esercizio 2013, a seguito dell'acquisizione da parte di SEA SpA di Ali Trasporti Aerei ATA SpA, il Gruppo ha sostenuto un'uscita netta di cassa di Euro 21.570 migliaia pari alla differenza tra il valore di acquisto della partecipazione (Euro

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

## INVESTIMENTI DEL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA ha proseguito nell'anno 2014 il proprio impegno nel sostenere gli investimenti in coerenza con il piano di sviluppo previsto. La tabella seguente evidenzia il dettaglio degli

investimenti realizzati nel 2014, pari a Euro 91,4 milioni, con divisione tra nuove realizzazioni (Euro 84,1 milioni) e interventi di ripristino (Euro 7,3 milioni).

(importi in migliaia di Euro)	Nuove realizzazioni	Investimenti di ripristino	Totale
Infrastrutture di volo	2.344	2.272	4.616
Aerostazioni	61.713	3.976	65.689
Malpensa Cargo City	444	0	444
Sistemi di accesso – viabilità – parcheggi	3.850	371	4.221
Edifici vari	2.954	345	3.299
Reti e impianti	3.354	367	3.721
Ecologia	172	0	172
Sistemi / progetti ICT	7.212	0	7.212
Attrezzature varie	2.052	0	2.052
	<b>84.095</b>	<b>7.331</b>	<b>91.426</b>

*Gli importi sono comprensivi della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (Euro 3,9 milioni), della quota oneri finanziari (Euro 1,1 milioni) e al netto sia della devoluzione a titolo gratuito del fabbricato a Malpensa (Euro 7,5 milioni) che dei diritti per l'utilizzo dei terreni del Ministero della Difesa presso lo scalo di Linate (Euro 3,1 milioni).*

Su Malpensa l'investimento più significativo dell'anno 2014 è riferito alla prosecuzione dei lavori per l'ampliamento del Milano Malpensa Terminal 1 che disporrà di circa 128 mila mq. di spazi aggiuntivi, di cui circa 67 mila mq. dedicati a passeggeri e attività commerciali. In particolare il progetto prevede la centralizzazione dei controlli di sicurezza per tutti i passeggeri (Schengen ed *extra Schengen*) al piano *check-in* in posizione baricentrica rispetto al fabbricato e un'unica area commerciale common (Schengen ed *extra Schengen*) al piano imbarchi per tutta la lunghezza del fabbricato, configurata in modo tale da massimizzare la visibilità e la fruibilità degli spazi di vendita. Nel 2014 sono state rese agibili e aperte al pubblico la nuova area di riconsegna bagagli per i voli *extra Schengen* (piano terra + 1,50) e le attività commerciali che si affacciano sulle due piazze del lusso (sala transiti a quota + 7,90). Congiuntamente a tale investimento si è provveduto all'interno del *terminal* a un intervento di completo *restyling* nei piani arri-  
vi e *check-in*, in modo da riqualificare le aree esistenti rendendo omogeneo il livello delle finiture rispetto alle aree di nuova realizzazione.

Nel corso dell'anno, ultimati gli interventi relativi all'urbanizzazione e al nuovo piazzale aeromobili di Milano Malpensa Cargo, si sono concluse le attività di progettazione dei due nuovi magazzini *cargo* che verranno realizzati a partire dal 2015 con ulti-

mazione prevista nel 2016. Ogni fabbricato avrà una superficie di circa 15.000 mq.

Verso la fine dell'anno 2014 sono stati avviati i lavori per la realizzazione della nuova stazione a Milano Malpensa 2, che rappresenta l'estensione della linea ferroviaria oggi terminante a Milano Malpensa 1.

Inoltre, nel corso dell'anno sono state ultimate le realizzazioni riguardanti l'installazione dei sistemi controllo ed esazione del parcheggio a raso P3 nell'aeroporto di Bergamo (1.500 posti auto) e la ristrutturazione dell'esistente magazzino nell'area *car-go* di Milano Malpensa 2 per attività DHL.

Relativamente alle infrastrutture di volo nel 2014 sull'aeroporto di Linate sono continuati gli interventi di riqualifica impiantistica finalizzati alla predisposizione dei sistemi ASMGCS (*Advanced Surface Movement Guidance and Control System*) che permetteranno una più chiara e univoca indicazione dei percorsi da seguire da parte degli aeromobili durante la fase di rullaggio del velivolo, nonché un migliore utilizzo delle luci sulle piste di rullaggio, con conseguente riduzione dei tempi di accensione, consentendo di limitare l'inquinamento luminoso e di effettuare risparmi energetici. Sono inoltre ultimati i lavori relativi alla riqualifica di alcune zone della pavimentazione della pista di volo e del piazzale aeromobili sia Nord che Ovest.

Il totale degli investimenti in *Information and Communication Technology* sono stati pari a Euro 7,2 milioni.

Tra i principali progetti di sviluppo si segnalano quelli sui sistemi dell'area HR, gestionale e amministrativa.

Per le infrastrutture ICT e le telecomunicazioni, nel 2014 si è investito nel rinnovamento del parco *hardware*, nell'ammodernamento dell'infrastruttura di radio comunicazione basata su

tecnologia Tetra oltre all'adeguamento dei sistemi di *storage*, sicurezza e protezione dati.

Di particolare interesse sono stati anche gli investimenti sui sistemi aeroportuali e di *business* aziendali, con l'evoluzione dei sistemi di supporto alle *Operation* Aeronautiche, ai sistemi di *e-Commerce* e *Parking*.

## FATTORI DI RISCHIO DEL GRUPPO SEA

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

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

### Rischi strategici

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

#### **Evoluzione e struttura del mercato del trasporto aereo**

L'andamento del settore aeroportuale è fortemente influenzato dalla crescita del volume complessivo di traffico aereo, a sua volta legato a diversi fattori quali, ad esempio, l'andamento dell'economia o lo sviluppo di mezzi di trasporto veloci e alternativi, in particolare su rotaia.

#### **Rischi legati alle scelte delle compagnie aeree**

Come per gli altri operatori aeroportuali, lo sviluppo futuro delle attività dipende in misura significativa dalle scelte strategiche delle compagnie aeree, correlate anche all'evoluzione della situazione economico-finanziaria mondiale. In particolare, negli ultimi anni i vettori tradizionali hanno intrapreso processi volti alla creazione di alleanze internazionali che hanno generato un rafforzamento della loro posizione di mercato e, in generale, un mutamento della struttura della domanda; nel-

lo stesso periodo vi è stato anche un significativo mutamento della domanda generato dal rafforzamento della presenza dei vettori *low cost* con conseguente aumento della concorrenza fra gli scali, consentendo lo sviluppo di aeroporti decentrati e di minori dimensioni.

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

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

Il Gruppo ritiene, in base all'esperienza maturata in passato, pur non essendoci certezza al riguardo, di poter far fronte al rischio della diminuzione o interruzione dei voli, anche in considerazione della redistribuzione del traffico passeggeri tra le compagnie aeree operanti sul mercato e della capacità di attrarre nuovi vettori. L'eventuale redistribuzione del traffico potrà richiedere un certo periodo di tempo, influenzando temporaneamente il volume del traffico. Per l'impatto del Decreto Lupi sui volumi di traffico degli scali di Linate e Malpensa si rimanda al successivo rischio "Incertezze derivanti dalla evoluzione della regolamentazione".

Con riferimento all'esercizio 2015, è da rilevare come la manifestazione EXPO 2015 determinerà nel periodo intercorrente

tra maggio e ottobre 2015 un incremento significativo del numero di passeggeri e di movimenti che potranno essere gestiti dagli scali del Gruppo nel contesto del normale utilizzo della capacità produttiva.

### **Incertezze derivanti dall'evoluzione della regolamentazione**

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

Con riferimento all'impatto del cosiddetto D.M. Lupi, il Gruppo ritiene che lo spostamento del flusso di passeggeri verso Linate non determinerà una riduzione del numero di passeggeri e di movimenti effettivamente operati a Malpensa rispetto a quelli previsti nell'Accordo di Programma preso a riferimento per la determinazione delle tariffe in vigore.

### **Rischio connesso alla decisione della Commissione europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling**

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

Nei confronti della sopra richiamata decisione sono stati presentati tre autonomi ricorsi di annullamento dinanzi al Tribunale dell'Unione europea, da parte dello Stato italiano, di SEA Handling e del Comune di Milano. Tali ricorsi si trovano oggi in avanzata fase di trattazione, essendo da mesi oramai conclusa la fase scritta del procedimento; si attende dunque una pronuncia del Tribunale entro la fine del corrente anno.

Nel frattempo, pur nella convinzione, riconfermata a oggi dai consulenti che rappresentano il Gruppo nelle procedure, che i ricorsi presentati abbiano fondamento e conseguentemente che nessuna restituzione del presunto aiuto di Stato debba ve-

rificarsi, e stante l'impossibilità materiale per SEA Handling – in caso di esito negativo del procedimento, ritenuto remoto – di procedere alla restituzione monetaria di somme di importo così elevato nei termini stabiliti dalla decisione, si è dato avvio ad una fase di interlocuzione – per il tramite delle Autorità italiane – con la Commissione europea, al fine di:

- (i) rappresentare l'incapacità di SEA Handling di far fronte a tale onere restitutorio e, di riflesso, l'impossibilità dello Stato italiano di dare esecuzione in forma specifica alla decisione;
- (ii) individuare un percorso condiviso capace di garantire la definitiva uscita del mercato di SEA Handling, facendo sì che indirettamente la Commissione ottenga lo stesso risultato che avrebbe raggiunto tramite l'esecuzione della decisione, secondo modalità alternative alla restituzione monetaria del presunto aiuto. Tale percorso avrebbe consentito, al contempo, di scongiurare interruzioni dei servizi di trasporto negli scali milanesi e di individuare alternative socialmente accettabili per il collocamento dei circa 2.300 dipendenti di SEA Handling.

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

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

Nel corso del negoziato, tale scenario è stato integrato da una serie di ulteriori impegni assunti dalle Autorità italiane, utili a rassicurare la Commissione europea sull'insussistenza di qualsiasi ipotesi di continuità economica tra SEA Handling e il nuovo operatore; tra questi, l'impegno di SEA di costituire l'intero suo pacchetto azionario del nuovo operatore di *handling* in un *trust*, così da garantire la piena segregazione gestionale e operativa della nuova società rispetto a SEA e/o SEA Handling, nonché l'impegno della stessa SEA a porre come *scope* del

*trust*, l'apertura dell'azionariato della nuova società del ramo *handling* a un Azionista di significativa minoranza (e, in una prospettata seconda fase, anche di maggioranza).

In linea con il piano prospettato alla Commissione europea,

- (i) il 9 giugno 2014 l'assemblea straordinaria di SEA Handling ha deliberato la messa in liquidazione della società con decorrenza 1° luglio 2014, e la società, affidata al liquidatore unico Prof. dott. Marco Reboa, ha definitivamente cessato l'operatività il 31 agosto 2014, al termine di un periodo transitorio di due mesi necessario per il perfezionamento delle intese con le Organizzazioni Sindacali;
- (ii) nel frattempo, SEA ha costituito Airport Handling e, conformemente agli impegni assunti con la Commissione europea, il 27 agosto 2014 ha assegnato l'intera sua partecipazione nel capitale di Airport Handling in un *Trust* denominato "Milan Airport Handling Trust", istituito in data 30 giugno 2014 e retto dalla legge di Jersey, Isole del Canale. Quale *Trustee* del *Trust* è stata nominata "Crowe Horwath Trustee Services It Srl", società costituita *ad hoc* e in possesso dei requisiti di assoluta indipendenza tanto rispetto a SEA, quanto rispetto a ogni impresa facente capo al Gruppo SEA.

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

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

In questo quadro, e nonostante gli sviluppi del dialogo istituzionale, il 9 luglio 2014 la Commissione europea ha deciso di

avviare – nell'ambito dei poteri a essa conferiti in materia di aiuti di Stato – una formale istruttoria, onde poter meglio approfondire alcuni aspetti relativi all'esecuzione della decisione del 2012, relativi, in particolare, alla relazione di discontinuità economica tra SEA Handling e Airport Handling e alla possibile sussistenza di (ulteriori) presunti aiuti di Stato nella capitalizzazione, da parte di SEA, della nuova società.

Ritenendo illegittima la decisione di avvio dell'istruttoria da ultimo adottata dalla Commissione europea, SEA – e al tempo stesso, autonomamente, il presunto beneficiario Airport Handling e lo Stato italiano – ha presentato ricorso dinanzi al Tribunale UE, chiedendo l'annullamento dell'avvio di istruttoria. In pendenza di tale ricorso, SEA ha scelto di partecipare alla fase istruttoria avviata dalla Commissione europea tramite la pubblicazione della decisione del 9 luglio 2014 nella Gazzetta Ufficiale dell'UE del 6 febbraio 2015 e il contestuale invito, rivolto ai terzi interessati, a presentare osservazioni in relazione alla decisione su Airport Handling. In tale contesto, SEA intende presentare alla Commissione tutte le considerazioni per le quali ritiene che (i) non vi sia alcuna continuità economica tra SEA Handling e Airport Handling, con conseguente inammissibilità di qualsiasi pretesa volta a ottenere la restituzione del presunto aiuto presso quest'ultima società; (ii) la capitalizzazione iniziale di Airport Handling non rappresenti in alcun modo un ulteriore aiuto di Stato.

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

- va in primo luogo richiamata l'istituzione del *Trust* e l'assegnazione ad esso dell'intera partecipazione di SEA in Airport Handling, circostanza che, conformemente alla prassi comunitaria, realizza una situazione di piena discontinuità economica e gestionale: il *Trust* infatti, come sopra evidenziato, rappresenta la più alta garanzia di indipendenza gestoria e proprietaria tra Airport Handling e il gruppo SEA, da un lato, e tra Airport Handling e SEA Handling dall'altro; il Consiglio di Amministrazione, nominato dal *Trust*, opera in autonomia e indipendenza nella realizzazione di azioni di *management* volte alla realizzazione dell'equilibrio economico della società in regime di libero mercato;
- in secondo luogo, si richiamano le modalità complessive in cui si è realizzato il piano comunicato dalle Autorità italiane alla Commissione europea, relativo alla uscita dal mercato di SEA Handling ed all'ingresso del nuovo operatore del ramo *handling*. Esse appaiono infatti pienamente rispettose dei requisiti che la prassi comunitaria di norma indica in casi analoghi, non essendovi stata nessuna automatica trasmissione di beni o rapporti giuridici tra SEA Handling e Airport Handling, né con riferimento ai contratti con i lavo-

ratori, né con riferimento ai contratti con i vettori/clienti. Il contratto di locazione delle attrezzature di SEA Handling, di durata limitata e concluso al prezzo di mercato, non è considerato – alla luce di precedenti analoghi – quale indizio di continuità economica e conseguentemente anche da questo punto di vista l'utilizzo in locazione delle attrezzature non può essere assunto dalla Commissione europea come indicatore di continuità economica.

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

- in primo luogo, la capitalizzazione di Airport Handling non appare in alcun modo riferibile alla volontà delle Autorità pubbliche, essendo una autonoma scelta commerciale di SEA. Non si vede dunque come, in esito all'istruttoria potrebbe giungersi alla conclusione che la misura abbia origine statale (condizione essenziale per la sua qualificazione come aiuto di Stato), a ciò non essendo sufficienti, per consolidata giurisprudenza, gli indizi indicati nella decisione di avvio, cioè alcune dichiarazioni di esponenti politici – Ministro dei Trasporti e Sindaco di Milano – peraltro del tutto decontestualizzate e comunque non riferite alla capitalizzazione di Airport Handling. Sul punto, dunque, e in assenza di ulteriori indizi, si ritiene che la Commissione debba rivedere la sua posizione; è da rilevare altresì come la sottoscrizione degli strumenti finanziari partecipativi è avvenuta nel contesto degli adempimenti di capitalizzazione minima previsti dall'art. 13 D.Lgs. 18/1999 per lo svolgimento dell'attività della società;
- in secondo luogo, anche grazie all'apporto di uno studio economico, SEA ritiene di poter dimostrare la perfetta rispondenza del suo investimento al cosiddetto criterio dell'investitore privato operante in condizioni di mercato ("MEIP"), in modo da escludere la sussistenza di qualsiasi indebito vantaggio tratto da Airport Handling dalla sua capitalizzazione a opera di SEA. A tal fine, SEA proverà alla Commissione europea che, all'epoca dell'investimento, il piano industriale di Airport Handling appariva perfettamente credibile e destinato a garantire l'autonomo equilibrio economico della società nel medio termine e comunque in tempi tali da non pregiudicare la capitalizzazione effettuata anche tramite la sottoscrizione dell'aumento di capitale e degli strumenti finanziari partecipativi; l'andamento dei primi mesi della società, è in linea con le previsioni del piano industriale che presenta livelli di perdita attesi decisamente più contenuti di quelli di SEA Handling.

Sulla base di quanto sopra, ribadendo la convinzione che i ricorsi presentati da parte dello Stato italiano, da SEA Handling e dal Comune di Milano al Tribunale dell'Unione europea abbiano fondamento e, conseguentemente, che nessuna restituzione del presunto aiuto di Stato debba verificarsi, si ritiene – supportati dal parere dei nostri legali – che le condizioni nelle quali si è realizzata l'operazione che ha condotto alla uscita dal mercato di SEA Handling e all'ingresso del nuovo operatore Airport Handling siano tali da rispettare tutti i requisiti imposti dalla prassi della Commissione europea, e realizzino dunque una situazione di piena discontinuità economica tra le due società. Pertanto, allo stato, si ritiene che, in esito all'istruttoria avviata lo scorso 9 luglio, la Commissione europea non possa che ritenere infondati i suoi dubbi in tema di continuità economica e sussistenza di nuovi aiuti e considerare correttamente eseguita la decisione del 2012.

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

### **Rischio connesso al procedimento A474 pendente innanzi all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM)**

Il Procedimento ha preso avvio il 20 dicembre 2013 a seguito della denuncia di Cedicor Sociedad Anonima ("CEDICOR").

Le condotte contestate a SEA sono 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 concordato preventivo della Società dell'Acqua Pia Antica Marcia SpA in liquidazione ("SAPAM"). In particolare SEA, nell'ambito della procedura di concordato preventivo di SAPAM, sfruttando la propria posizione dominante nella gestione delle infrastrutture aeroportuali, avrebbe strumentalmente invocato la risoluzione della Convenzione stipulata con ATA per la gestione delle infrastrutture nell'aviazione generale (ATA essendo la società detenuta da SAPAM

titolare della Convenzione), al fine di impedire a CEDICOR di aggiudicarsi l'acquisto della medesima e ostacolare così l'accesso al mercato di un potenziale concorrente nella gestione delle infrastrutture e nell'offerta di servizi di *handling* per l'aviazione generale.

SEA, supportata dai propri legali, ha sostenuto, nel merito:

- che le condotte contestate a SEA non costituiscono alcuna violazione dell'art. 102 TFUE in quanto non vi sono stati plausibili meccanismi idonei a ledere il processo competitivo e non vi è stato alcun danno ai consumatori;
- che SEA non era presente nei mercati rilevanti oggetto del Procedimento sino al 18 dicembre 2013 quando ha acquistato la partecipazione in ATA;
- che, in ogni caso, poiché la gara predisposta da SAPAM per la dimissione di ATA non era essa stessa idonea a vendere la partecipazione e, comunque, l'offerta di CEDICOR non è mai stata congrua al procedimento di gara e non avrebbe mai potuto concludersi con esito positivo, l'esito della gara non è stato "capovolto" da SEA;
- che SEA ha esercitato unicamente i propri diritti e, pertanto, le condotte di SEA sono state legittime, economicamente razionali, sia quanto al merito, sia quanto al *modus*;
- che, anche volendo ammettere che la gara sia stata "capovolta", non si sono verificati danni di sorta alla concorrenza e ai consumatori. Solo in caso di manifesta inefficienza di SEA, che nessuno le imputa, rispetto a CEDICOR, e a parità di investimenti, infatti, vi sarebbe un danno ai consumatori;
- che non può addirittura escludersi il beneficio ai consumatori nel caso di specie poiché una gestione unitaria potrebbe ridurre i costi (anche attraverso una maggiore leva sul *buyer-power* per l'acquisto di beni e servizi) oppure condurre alla integrazione dei processi di *safety and security* riducendo margini di rischio (data la condivisione di alcuni *asset* aeroportuali quali la pista di atterraggio e decollo);
- che certamente SEA sembra l'agente più motivato agli investimenti, anche data la pressione di ENAC.

La difesa dei legali del Gruppo ha pertanto concluso che è ragionevole ritenere che la condotta di SEA, ancorché possa aver inciso sui rivali, come vuole dimostrare l'AGCM, non abbia in alcun modo pregiudicato i consumatori che, al contrario, hanno tratto e potranno trarre un beneficio dalla cessione di ATA a SEA.

Il Procedimento si trova nella sua fase conclusiva e la decisione dell'Autorità è attesa entro la data del 30 marzo 2015. Si precisa che da tale data potranno trascorrere diversi giorni per la formale notificazione – e quindi conoscibilità – del provvedimento.

L'andamento dell'istruttoria e delle conclusioni formulate dagli Uffici nella Comunicazione delle risultanze istruttorie del 3 dicembre 2014 ove gli uffici dell'AGCM hanno mostrato di aderire alla ricostruzione offerta dal denunciante CEDICOR fanno concludere che non si possa escludere un provvedimento negativo di AGCM con la comminazione di una sanzione, non determinabile nel *quantum*, a fronte della quale, in ogni caso, SEA potrà ricorrere dinanzi al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio e, in secondo grado, dinanzi al Consiglio di Stato.

Alla luce delle suesposte circostanze e, in particolare, della possibilità di sovvertire l'eventuale provvedimento negativo nelle successive fasi di giudizio, si ritiene che il rischio di soccombenza nella controversia e di definitiva comminazione della sanzione sia "possibile" e pertanto nel bilancio SEA non è stato previsto alcun appostamento nei fondi rischi e oneri.

## Rischi operativi

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

### Rischi legati alla gestione della safety e della sicurezza

Il verificarsi di incidenti comporta conseguenze negative sull'attività del Gruppo e può avere ricadute anche su passeggeri, residenti locali e dipendenti. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: *safety management system*, investimenti progressivi in *safety* e sicurezza, attività di formazione allo *staff*, attività di controllo e monitoraggio degli *standard* di sicurezza.

### Rischi legati all'interruzione delle attività

Le attività del Gruppo possono subire un'interruzione a seguito di: scioperi del proprio personale, di quello delle compagnie aeree, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli operatori di servizi pubblici di emergenza; non corretta e non puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi e avverse condizioni meteorologiche (neve, nebbia, ecc.).

Gli strumenti di gestione dei rischi sono: piano e procedure di emergenza, *staff* altamente preparato e competente; piani assicurativi.

### Rischi legati alla gestione delle risorse umane

Il raggiungimento degli obiettivi del Gruppo dipende dalle risorse interne e dalle relazioni instaurate con i propri dipendenti. Comportamenti non etici o inappropriati dei dipendenti possono avere conseguenze legali e finanziarie sulle attività aziendali. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: ambiente di lavoro ottimale, piani di sviluppo dei talenti, cooperazione e dialogo continuo con sindacati, Codice Etico, procedure 231.

### Rischi legati alla dipendenza da terze parti

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

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

### Rischi finanziari

La gestione dei rischi finanziari è svolta dalla Capogruppo che identifica, valuta ed effettua le azioni idonee a prevenire e limitare le conseguenze connesse al verificarsi dei suddetti fattori di rischio. Per informazioni aggiuntive si veda paragrafo n. 4 "Gestione dei rischi" delle Note esplicative al Bilancio Consolidato.

### Rischi commodity

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

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

### Rischi di compliance

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

### Regime convenzionale

Una parte significativa dei ricavi del Gruppo SEA deriva dalle attività svolte sulla base della convenzione stipulata tra la Società per Azioni Esercizi Aeroportuali SEA e ENAC, avente durata sino al 4 maggio 2041. La Convenzione prevede una serie di obblighi concernenti la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale di Milano, nonché ipotesi di recesso anticipato in caso di gravi inadempimenti da parte di SEA e ipotesi di risoluzione in caso di ritardo per più di dodici mesi nel pagamento del corrispettivo dovuto da SEA o in caso di dichiarazione di fallimento di SEA. La conformità di processi e procedure agli *standard* nazionali ed internazionali consente di ritenere remoto il rischio di non *compliance* alle regole concessorie. Inoltre, al termine della Convenzione SEA è obbligata a restituire i beni demaniali facenti parte degli aeroporti di Malpensa e di Linate e a devolvere gratuitamente allo Stato tutti gli impianti, le opere e le infrastrutture realizzate da SEA sui beni medesimi. L'applicazione dell'IFRIC 12 nella contabilizzazione degli investimenti e dell'obbligo di ripristino consente di riflettere per competenza l'onere complessivo per ammortamenti e costo di ripristino gravate in ogni esercizio sul Conto Economico alla luce delle obbligazioni concessorie assunte da SEA.

### Rischi associati alla gestione della safety e della security

Il Gruppo SEA, ottemperando agli obblighi previsti a carico del gestore aeroportuale dal Regolamento ENAC del 21 ottobre 2003 per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, mediante il *Safety Management System* garantisce che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza prefissate, e valuta l'efficacia del sistema stesso al fine di intervenire per correggere le eventuali deviazioni derivanti dal comportamento di qualsiasi operatore aeroportuale.

In tale ambito il Gruppo SEA garantisce che le infrastrutture di volo, gli impianti, le attrezzature, i processi e le procedure operative siano conformi agli *standard* nazionali e internazionali; attua un costante programma di formazione del personale, al fine di garantire la massima salvaguardia della sicurezza, dei livelli di qualità e di regolarità del servizio e della sua efficienza.

## ALTRE INFORMAZIONI

### La politica di sviluppo sostenibile del Gruppo SEA

#### Strategia

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

Il Gruppo SEA pertanto definisce le proprie strategie in modo che le risorse, le azioni e gli strumenti indirizzati in ambito sociale e ambientale siano caratterizzabili come investimenti e che, come tali, risultino funzionali a una corretta gestione del rischio d'impresa e alla crescita del Gruppo.

La funzione *Corporate Social Responsibility* è stata istituita in SEA nel 2011, con l'obiettivo di introdurre e consolidare una gestione delle relazioni con gli *stakeholder* progressivamente sempre più integrata nelle opzioni di *business*. Condivide stabilmente progetti e iniziative con il *top management* aziendale attraverso la creazione di un *Sustainability Committee*, al quale è affidata la *governance* progettuale e decisionale in materia di sviluppo sostenibile.

Nel 2014 è stato portato a conclusione il progetto "*Developing Sustainability Culture*", avviato nel 2012. È stata pertanto delineata la piattaforma programmatica degli obiettivi strategici, delle *policy*, degli strumenti e delle risorse attraverso cui gli obiettivi di sviluppo del *business* verranno coniugati con le *issue* della sostenibilità nel medio periodo.

Nel novembre 2014 il Consiglio di Amministrazione di SEA ha deliberato il progetto di riformulazione del Codice Etico, finalizzato a incorporare i valori etici di riferimento per l'organizzazione e gli schemi comportamentali in grado di guidare i membri dell'organizzazione verso l'assunzione delle scelte e delle decisioni più coerenti con tali valori e con le *policy* di *Corporate Social Responsibility* adottate da SEA, sia nell'ambito delle relazioni interne all'impresa che in quello delle relazioni con i principali *stakeholder* di riferimento.

#### La dimensione sociale

Nel primo semestre 2014 è stato portato a conclusione uno studio di valutazione dell'impatto socio-economico dell'aeroporto di Malpensa, condotto da un gruppo di ricerca coordinato dall'Università di Castellanza e partecipato dall'Istituto di Ricerca Sociale di Milano.

Dall'analisi dei dati emerge che l'aeroporto di Malpensa costituisce a tutt'oggi una delle realtà produttive più importanti presenti sul territorio lombardo. Sulla scorta di dati aggiornati al 2012, l'aeroporto attiva in via diretta più di 500 aziende che operano *on site*, nonché un indotto di più di 900 tra fornitori di SEA e fornitori delle aziende terze operanti in aeroporto. Le ricadute occupazionali ed economiche di tipo diretto *on site* si traducono in 16.600 occupati, che operano all'interno dell'aeroporto per un valore della produzione che supera 2,7 miliardi di Euro.

Tenendo conto anche degli effetti indiretti (la catena dei fornitori attivata) e indotti, l'impatto di Malpensa sull'economia lombarda supera 12 miliardi di Euro e genera più di 82.000 addetti occupati. Sul piano fiscale l'aeroporto e il suo indotto generano circa il 4,5% del gettito complessivo IRPEF dei contribuenti lombardi.

Nell'anno scolastico che si è chiuso a giugno 2014 è giunto a conclusione il progetto "*English takes off from MXP*", che prevedeva un triennio di insegnamento della lingua inglese – con l'ausilio di *tutor* madrelingua e la predisposizione di un ambiente di apprendimento intrecciato con altre discipline di studio – all'interno delle scuole primarie dell'area di Malpensa. Nel 2014 è stato avviato, da parte del Dipartimento Energia del Politecnico di Milano, un monitoraggio ed una valutazione degli impatti economici, ambientali e sociali del progetto di *Energy Facility* realizzato da COOPI in Malawi e cofinanziato da SEA. Al termine dello studio, previsto per la fine del 2015, sarà possibile avere un quadro definito degli *outcome* prodotti dal progetto.

Sempre sul fronte sociale, a fine 2014 è stato deliberato dal Consiglio di Amministrazione di SEA il progetto "*The Social Challenge*", finalizzato ad avvicinare i dipendenti SEA all'impegno civico espresso dalle realtà *non profit* del territorio circostante gli scali di Linate e Malpensa.

I dipendenti avranno la possibilità di individuare, proporre e candidare all'ottenimento di un sostegno economico da parte dell'azienda i progetti sociali di piccole onlus/associazioni *non profit* che operano per fornire risposte concrete alle esigenze delle realtà territoriali facenti parte dell'intorno aeroportuale.

#### La gestione delle relazioni con gli stakeholder

Le politiche di relazione con gli *stakeholder* adottate dal Gruppo contemplano, in maniera sempre più estesa, l'attivazione di strumenti di ascolto degli stessi attraverso i quali l'azienda raccoglie opinioni, percezioni e valutazioni in merito al proprio

posizionamento d'immagine e alla soddisfazione sui servizi erogati.

In tale ambito sono state condotte le seguenti attività:

- "Indagine sugli *stakeholder*" realizzata su un campione rappresentativo (150) di *stakeholder* aziendali – suddivisi per categorie – e finalizzata a rilevare la percezione di questi ultimi in merito alla qualità della relazione con SEA, alla valutazione del *management* e alle azioni di SEA che hanno diretto impatto su di loro;
- "SEA *Social Project Day*", incontro annuale pensato per condividere con la comunità aziendale i risultati delle *partnership* condotte con il mondo del *non profit*, attraverso la diretta testimonianza degli operatori che hanno lavorato "on field";
- realizzazione di un'ampia area informativa dedicata alla Sostenibilità all'interno del *corporate website*, comprensiva di Bilancio di Sostenibilità navigabile, schede sui principali progetti in corso e sezioni dedicate alle *case history* più significative, con materiale multimediale di supporto.

La qualità della comunicazione *online* della *Corporate Social Responsibility* di SEA è stata valutata tra le più efficaci prodotte dalle grandi aziende italiane.

Nella graduatoria resa nota nel 2014 dalla società Lundquist, SEA occupa la 21ª posizione all'interno di una platea di 97 grandi aziende (le 80 principali quotate più 17 imprese *leader non quotate*).

Il *rating* prodotto da Lundquist si basa su 7 elementi qualitativi: concretezza, esaustività, velocità d'aggiornamento, facilità di navigazione, collegamento ai *social media*, integrazione nella *corporate communication*, distintività.

## La dimensione "ambientale"

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

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

- individuazione delle fonti e controllo delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte, sia quelle dirette sia quelle indirette, attraverso il coinvolgimento degli *stakeholder*, nell'ambito della riduzione delle emissioni di gas serra fissati dal protocollo di Kyoto;
- costante livello di monitoraggio e verifica dei processi legati agli aspetti energetici, alle emissioni atmosferiche, acustiche, al ciclo dell'acqua e in generale dei differenti fenomeni che caratterizzano l'interazione con l'ecosistema;
- elevato livello di ascolto e di comunicazione da/verso un ampio spettro di interlocutori esterni in un'ottica di trasparenza e di condivisione.

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

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 e, nel 2012, per il successivo triennio.

Le procedure e le istruzioni operative che compongono tale sistema consentono una efficace azione di gestione e gli opportuni monitoraggi dei processi ambientali nonché l'individuazione di aree di miglioramento connesse all'attività del Gruppo SEA.

Nell'attività di costante e attenta vigilanza sull'impatto ambientale delle proprie attività, il Gruppo SEA collabora e agisce di concerto con tutti gli enti esterni che hanno responsabilità in materia di ambiente e territorio.

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

La vasta esperienza maturata sin dal 1998 con la costituzione di SEA Energia e i suoi impianti di cogenerazione (rigenerazione) ha visto un consolidamento formale, a ottobre 2013, dell'*Energy Management System* di SEA e la sua certificazione ISO 50001 ad opera di *CertiQuality*.

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

- l'energia prodotta deve essere garantita nel rispetto e tutela dell'ambiente;

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

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

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

Anche per il 2014 gli elementi che hanno caratterizzato la gestione delle attività consentono il raggiungimento del livello 3+ "neutralità" nel contesto dell'iniziativa di ACI EUROPE *Airport Carbon Accreditation*, ripetendo nel campo della riduzione volontaria delle emissioni di CO<sub>2</sub> il risultato mantenuto negli ultimi 5 anni con un posizionamento di assoluta *leadership* in Italia e collocando SEA al vertice delle società di gestione aeroportuali europee "neutrali" (dal 2010).

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

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

Il Gruppo SEA in merito alle emissioni di CO<sub>2</sub> si conferma efficace nel contesto della riduzione delle emissioni e in particolare di quelle derivanti dalle attività poste sotto il suo diretto controllo o fortemente influenzabili (scopo 1 e 2). Nel 2014 si conferma la posizione di *leadership* in Europa (nel 2009 a livello *Optimization* e dal 2010 a Livello 3+ "neutralità") per entrambi gli aeroporti di Linate e Malpensa.

L'iniziativa prevede l'attivazione di una serie di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO<sub>2</sub> da parte del gestore aeroportuale, gli operatori di movimentazione, le compagnie aeree e di tutti coloro che agiscono nel sistema aeroportuale.

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

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

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

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

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

I due aeroporti del Gruppo sono "neutrali" cioè, a fronte delle emissioni dirette e di quelle sulle quali la SEA ha la possibilità di agire con un'influenza determinante (i cosiddetti "scopo1 e scopo2"), sono stati acquistati dei *carbon credit* in quantità corrispondente alle tonnellate di CO<sub>2</sub> emesse nel corso dell'anno. La certificazione sulle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'ambito dell'iniziativa internazionale promossa da ACI Europe è effettuata a livello nazionale da TÜV Italia ed a livello europeo da WSP, società internazionale con sede a Londra scelta da ACI Europe come riferimento tecnico scientifico dell'iniziativa.

### La qualità dell'aria

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

### La produzione e il consumo di energia

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

### Strategie di Energy Saving

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

Gli interventi sull'illuminazione hanno riguardato miglioramenti sia tecnologici, con la sostituzione delle lampade interne ed esterne, sia gestionali (allineamento dei profili di illuminazione con gli utilizzi effettivi delle zone considerate) e la sofisticazione dell'azione è giunta, a Malpensa, sino ad ottenere da ENAC l'autorizzazione (tramite specifico *Risk Assessment*) dello spegnimento della pista non utilizzata nelle ore notturne, coerentemente con l'assetto operativo vigente anche in relazione allo scenario anti-rumore.

SEA ha definito uno specifico *Energy Management System*, certificato ISO 50001.

### La gestione dei rifiuti

Nel corso del 2014 il Gruppo SEA ha confermato il proprio impegno nella raccolta differenziata dei rifiuti prodotti negli scali di Milano Malpensa e Milano Linate.

Le attività sono condotte razionalmente e si confermano gli efficaci rapporti con gli enti territoriali che presidiano la tematica. La quantità totale di rifiuti solidi urbani gestiti nei due aeroporti ammonta a 5.712 tonnellate a Malpensa e a 2.077 tonnellate a Linate. Complessivamente, nei due aeroporti sono trattate anche circa 790 tonnellate di diverse tipologie di rifiuti speciali (pericolosi e non pericolosi).

In entrambi gli aeroporti è attiva un'efficace raccolta differenziata che si attesta su valori significativi (a consuntivo 58% a Linate e 34% a Malpensa, secondo le classificazioni dettate dal D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni come da D.L. 03.12.2010 n. 205).

### Le acque e il Water Footprint

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

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

Gli acquedotti di Linate e Malpensa distribuiscono acque di ottima qualità periodicamente oggetto di un attento monitoraggio (condiviso con ASL e Sanità Aerea). Anche per quanto riguarda i livelli di accettabilità degli scarichi le acque reflue sono caratterizzate da parametri largamente inferiori alle soglie massime previste dalla normativa specifica di settore.

È in pieno svolgimento il progetto europeo *Waternomics* che riguarda il miglioramento delle modalità gestionali delle intere reti di distribuzione idrica finalizzato anche al risparmio dei consumi e ad una migliore razionalizzazione di portate e pressioni di esercizio. Dopo aver sviluppato negli ultimi anni un articolato sistema di controllo e razionalizzazione del *Carbon Footprint*, SEA sta affrontando la sfida del governo del *Water*

*Footprint* che comporterà un approccio inizialmente molto orientato a misurazioni e controlli (anche dinamici) dei consumi per tipologie ed utenza e, successivamente, ad un'azione articolata per intervenire sulle componenti impiantistiche che sono più direttamente correlate con il raggiungimento di significative riduzioni dei consumi.

### Il rumore

I livelli di inquinamento acustico di origine aeronautica sono monitorati a Linate e Malpensa da un'efficiente rete di stazioni fisse, controllate anche da ARPA Lombardia, il cui rendimento in termini di tempo di attività per i controlli è ben oltre il 95%. I livelli di rumore nei due intorni aeroportuali sono diminuiti in questi anni sia grazie alle evoluzioni tecnologiche dei velivoli sia alla costante azione di ottimizzazione attuata a stretto contatto con i principali *stakeholder* territoriali.

### La Commissione Aeroportuale di Linate

La Commissione Aeroportuale di Linate sin dal 2009 ha definito la zonizzazione acustica nell'intorno aeroportuale. I livelli di rumore derivante da attività aeronautiche nei territori limitrofi sono diminuiti principalmente per effetto di una attenta gestione del traffico aereo sia per gli effetti dell'evoluzione tecnologica degli aeromobili.

### La Commissione Aeroportuale di Malpensa

La Commissione Aeroportuale di Malpensa ha accolto e sperimentato una terza direttrice di decollo orientata verso Nord-Est (rotta 070) ed una più razionale distribuzione degli aeromobili in decollo verso Nord. La nuova rotta definita con un'incisiva sinergia tra SEA, ENAV ed ENAC permette un ulteriore miglioramento della gestione delle operazioni sfruttando un corridoio territoriale esistente tra Casorate Sempione e Arsgo Seprio e ottenendo una minor difficoltà da parte di alcuni modelli di velivoli nel rispettare le caratteristiche della virata ad Est dopo il decollo.

La quantità di popolazione interessata da questa evoluzione è inferiore alla precedente ed in generale i livelli di rumorosità sul territorio sono diminuiti.

L'attuale assetto della gestione del traffico consente ottimi risultati sia sotto il profilo della *safety* delle operazioni in volo sia dei tragitti di sorvolo minimizzando i tempi di permanenza a bassa quota sui territori limitrofi con significativi vantaggi anche nelle emissioni di CO<sub>2</sub>.

### Le certificazioni: ISO 14001 e ISO 50001

ISO 14001 – SEA è certificata dal 2006 ma il Sistema di Gestione Ambientale è attivo da tempi ancora precedenti. Il sistema

prende in considerazione tutti i principali aspetti ambientali (acque, energia, rumore, rifiuti, emissioni, inquinamenti luminoso, radiazioni ionizzanti, inquinamento elettromagnetico e *landscape*). Il sistema ha una forte integrazione sia con l'azione sviluppata nel contesto dell'*Airport Carbon Accreditation* sia sui temi energetici, idrici ed emissivi.

ISO 50001 – SEA è certificata ISO 50001 dall'ottobre 2013. Nel corso del 2014 è stata proseguita l'attività e il sistema si sta progressivamente consolidando. Uno dei risultati dell'azione di analisi e gli interventi conseguenti è anche stato l'ottenimento di un volume significativo di certificati di efficienza energetica.

### Un'azione di acquisto responsabile

Coerentemente coi i sistemi sopra descritti sono in atto azioni di coinvolgimento dei fornitori di beni e servizi che siano coerenti con l'impegno complessivo di SEA.

### La progettualità europea

Si è ulteriormente sviluppata la presenza dell'azienda nel contesto internazionale dei progetti di ricerca ed innovazione principalmente orientati alle tematiche ambientali e a quelle di *safety/security*.

I due principali progetti che riguardano la gestione energetica sono il Progetto CASCADE nel quale durante il 2014 è stato completato il processo di installazione dei sensori e dei misuratori per confermare i risultati del PILOT (Malpensa) in linea con le ipotesi sviluppate nel progetto, ed il Progetto S4CoB che riguarda Linate e che è finalizzato a sviluppare sistemi più sofisticati nella valutazione dell'occupazione delle aree operative e, conseguentemente, nell'ottimizzazione dell'energia necessaria ad assicurare un ottimale livello del microclima.

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

Si è concluso positivamente il Progetto ADDPRIV finalizzato ai temi della *safety/video* sorveglianza a Linate.

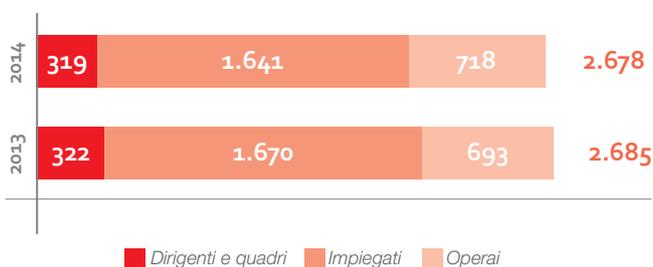
Sulle problematiche idriche il progetto Waternomics è stato positivamente avviato nel 2014, ed è finalizzato all'ottimizzazione del ciclo delle acque nell'aeroporto di Linate.

SEA ha partecipato ad alcune interessanti nuove proposte progettuali sul tema dei processi di *security* legati al riconoscimento biometrico (vocale), sulle azioni riguardanti la connessione tra traffico stradale e informazioni a passeggeri ed operatori, su aspetti di razionalizzazione dei processi di valutazione dei rischi e sulle attività di *security versus* passeggeri.

Sono in fase di elaborazione per conseguenti proposte nel contesto Horizon 2020 progetti riguardanti aspetti di vulnerabilità delle infrastrutture critiche/strategiche, la sicurezza degli acquedotti interni e più in generale del ciclo delle acque, la *safety* delle operazioni e problematiche di gestione avanzata dei dati sui contesti stradali circostanti gli aeroporti.

## Le risorse umane

Personale FTE (dati medi)



Al 31 dicembre 2014 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 2.684 *Headcount*, in decremento di 81 unità rispetto a fine 2013 (-2,9%); il dato si riferisce ad un perimetro di attività ridefinito ai sensi dell'IFRS 5, senza quindi tenere in considerazione gli effetti sulle risorse determinati dalla "discontinued operation" delle attività di *handling* aviazione commerciale.

Il numero di *Full Time Equivalent* complessivo del periodo gennaio-dicembre 2014 rispetto all'intero anno 2013 è in decremento di 7 unità da 2.685 a 2.678 (-0,3%). Sulla variazione dell'organico influiscono riduzioni legate all'incentivazione all'esodo (97 cessazioni), fattori stagionali, che vedono in forza al 31 dicembre 25 lavoratori somministrati (pari a 6 *Full Time Equivalent* nell'anno), e un ampliamento di perimetro societario con 84 *Full Time Equivalent* delle società SEA Prime (già Ali Trasporti Aerei ATA SpA) e Prime Aviation Services (già ATA Ali Servizi SpA).

Nell'esercizio è stato introdotto il Contratto di Solidarietà per SEA. L'applicazione di tale strumento da parte delle funzioni aziendali, di *staff*, è avvenuta in maniera mirata: la gestione delle ore di Solidarietà è stata programmata in ragione dei carichi di lavoro. Per questo ammortizzatore sociale le ore complessivamente effettuate ammontano a circa 121 mila. La presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 29% degli *Headcount* al 31 dicembre 2014, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

## Organizzazione

Nel corso del 2014 è proseguita la riorganizzazione dell'area del *Chief Finance Officer* ridenominata *Chief Financial and Risk Officer*.

Nell'anno, nell'ambito della Direzione Operazioni, è stata modificata l'articolazione della funzione *Security* con l'obiettivo di ottimizzare i processi operativi e di perseguire il miglioramento continuo, sia in prospettiva di *compliance* rispetto alle normative vigenti, sia in ottica di qualità effettiva e percepita dai clienti/passeggeri.

Nel corso dell'ultimo trimestre SEA ha formalizzato l'avvio del Progetto *Masterplan* per lo sviluppo di Malpensa con l'obiettivo di elaborare una soluzione adeguata e coerente con l'evoluzione del contesto di riferimento. È stata inoltre costituita, a diretto riporto del Presidente SEA, la funzione "*Continuous Improvement*", in ottica di favorire l'integrazione e quindi l'efficacia degli strumenti organizzativi/gestionali a supporto del processo di miglioramento continuo.

## Sviluppo e formazione

Le attività di sviluppo e formazione manageriale nel corso del 2014 si sono focalizzate sul potenziamento delle competenze chiave di ruolo e delle capacità delle persone con l'obiettivo di migliorare le performance aziendali.

Ne sono un esempio le attività di:

- *Development Center*: metodologia introdotta nel 2009 e rivolta ogni anno ai quadri neo-inseriti in azienda o di nuova nomina volta a sviluppare le capacità manageriali.
- *Project Work*: nel 2014 sono stati presentati al vertice aziendale gli esiti delle due edizioni dedicate ai Quadri e finalizzate all'individuazione di proposte e soluzioni per progetti di interesse aziendale. L'iniziativa, concepita come fase di approfondimento dell'attività dei *Development Center*, ha avuto come obiettivo principale quello di valorizzare la *performance* e la motivazione espresse dai partecipanti, sviluppandone il potenziale e le competenze chiave per accelerare la crescita manageriale.

Tra le iniziative di *engagement* e comunicazione avviate nel corso dell'anno rientra il progetto "*1+1=3 Il valore delle diversità*", nato dall'idea che perché la diversità di genere possa creare valore aggiunto è necessario che le competenze e le qualità specifiche di entrambi i generi possano esprimersi. La ricerca condotta ha indagato il tema delle diversità di genere in SEA e ha permesso di far luce su diversi aspetti legati al tema della valorizzazione del talento femminile e dell'equità nei processi di crescita professionale. Gli esiti dell'analisi hanno permesso

di tracciare le linee di azione in ambito formativo con la progettazione e realizzazione di tre iniziative:

- *Leadership Lab* al femminile: laboratori dedicati a donne con posizioni di responsabilità in azienda o in crescita verso ruoli di maggiore complessità. Le finalità dell'iniziativa sono state quelle di rafforzare la *leadership* al «femminile», favorire l'assunzione di responsabilità e aumentare la *self-confidence* individuale e la consapevolezza del proprio potenziale (due edizioni svolte nel 2014).
- *Workshop Mamme*: iniziativa dedicata alle mamme con figli di età inferiore ai tre anni per facilitarne il rientro dalla maternità, fornendo strumenti utili al raggiungimento di un miglior equilibrio nella gestione del doppio ruolo di genitore e professionista (due edizioni svolte nel 2014).
- *Counseling*: incontri individuali dedicati ad alcune donne *manager* con la finalità di favorire la consapevolezza circa il proprio stile di *leadership*, fornire strumenti di auto-miglioramento e sviluppo, potenziare uno stile manageriale capace di superare gli stereotipi e rafforzare comportamenti integrati e inclusivi.

Nell'ultimo trimestre dell'anno è stata avviata la formazione propedeutica al *go-live* della nuova *intranet* aziendale che migliorerà l'efficienza dei processi e faciliterà la comunicazione operativa, la collaborazione e la ricerca di informazioni con un impatto positivo sulla produttività.

Con la collaborazione della Fondazione Italia Cina, è stato avviato il progetto *Chinese Friendly Airport*, al fine di trasformare l'incremento dei flussi di passeggeri cinesi in un'importante opportunità di *business* per l'aeroporto di Malpensa. All'interno delle iniziative previste, si colloca il percorso formativo socio-culturale a supporto delle attività operative e rivolto a responsabili e personale di *front-end*.

Le attività di Formazione Professionale e Addestramento, riconfermano un 2014 denso di attenzione alla *compliance* e con attento *focus* sul controllo e governo dei processi di formazione relativi alle linee di azione di:

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

Gli ambiti di maggior impegno hanno riguardato *Ramp Safety*, *Dangerous Goods Regulation*, Esercizio dei mezzi di trasporto e attività di *Ground Safety*.

In relazione all'attuazione del nuovo regolamento UE n.139/2014 in cui vengono stabiliti i requisiti tecnici e le procedure nell'ambito dei compiti del Gestore, Formazione Professionale e Addestramento ha attivato i lavori in *teamwork* con i referenti di Direzione Operazioni e con *Safety Management*

*System* e si conferma come funzione aziendale di interfaccia e coordinamento quale interlocutore per la diffusione e conoscenza dei basilari strumenti di governo per il Gestore Aeroportuale: il Manuale dell'aeroporto, il Regolamento di Scalo, i Piani di Emergenza, i servizi di assistenza e antincendio.

In ambito Sicurezza del Lavoro D.Lgs. 81/08, art. 37, le attività di programmazione si sono concentrate sulla formazione interna di:

- antincendio, formazione intensificata con ulteriori 19 sessioni di aggiornamento mandatorio dedicato, oltre al percorso di formazione completo che nel mese di novembre e dicembre si è concluso con tre sessioni straordinarie d'esame di certificazione;
- attrezzature, iniziativa destinata agli utilizzatori di speciali attrezzature; le partecipazioni alle sessioni d'aula teoriche e alle prove pratiche dedicate a "Carrello elevatore" e "Piattaforma di lavoro elevabile" sono state oltre 990.

L'attività di inserimento di lavoratori stagionali ha richiesto un notevole impegno progettuale, organizzativo e gestionale; la formazione professionale si è concentrata sui temi di *Security*, *Safety* aeroportuale, Sicurezza del Lavoro e sulla formazione abilitante (DCS), garantendo aderenza alla normativa e alle indicazioni tecnico-operative. Le persone coinvolte negli scali sono state oltre 890 per le mansioni di *front line*, addetti *check-in*, imbarchi, *air side*, addetti al carico e scarico, smistamento bagagli e rampa.

Di particolare rilievo la formazione abilitante alla nuova figura professionale di Agente Rampa, dedicata all'assistenza del vettore *easyJet*. Il programma, elaborato su richiesta dei referenti coinvolti e in linea con le esigenze della nuova realtà operativa, ha trattato tematiche specifiche di bilanciamento aeromobili, procedure di rampa e *problem solving*.

Nell'ultimo trimestre del 2014 hanno preso avvio significativi percorsi di formazione abilitante verso le nuove mansioni di destinazione delle risorse destinate a SEA, propedeutici alla formazione tecnica specifica per settore: corsi di lingua inglese base ed intermedio, specifici interventi di formazione trasversale dedicati alla Gestione del Cambiamento, aggiornamenti mandatori in materia di Sicurezza del Lavoro come previsto dal D.Lgs. 81/08 e di *Aviation Security*, in base alle indicazioni del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile.

Sono in corso di svolgimento i percorsi di ricollocamento di risorse alla mansione di Addetto all'Assistenza di Passeggeri a ridotta mobilità: *Passengers Reduced Mobility* che introducono e approfondiscono la normativa di riferimento (D.Lgs. 81/08, regolamento CE 1107/06, *European Civil Aviation Conference*), il

cui obiettivo è di fornire le competenze di base sulle tecniche di gestione del passeggero a ridotta mobilità, per poterle applicare in ambito professionale con responsabilità e consapevolezza, ed efficaci strumenti di comunicazione e di gestione dei rapporti interpersonali, comprensivi di elementi base di lingua inglese calati nella realtà aeroportuale.

Di grande rilievo il percorso formativo progettato in collaborazione con *Customer Care* per l'introduzione negli scali del nuovo sistema di accoglienza *Virtual Desk*. Le sessioni formative, integrate dall'utilizzo interattivo di videoconferenze, video e *role playing*, hanno permesso di approfondire aspetti motivazionali e di professionalità sulle tematiche della comunicazione in generale e più nello specifico dei modelli di comunicazione in video, consentendo ai partecipanti di acquisire una visione sistemica e articolata del prodotto. A completamento di questo progetto e in un'ottica di valorizzazione dell'esperienza del viaggiatore fin dal suo arrivo in aeroporto, a partire dal mese di ottobre 2014 sono state organizzate sessioni informative per addetti alle Informazioni e *Call Centre* dedicate alla conoscenza e utilizzo del portale istituzionale per il turismo in collaborazione con il Comune di Milano e in previsione della grande sfida legata a EXPO 2015 (i partecipanti complessivi sono stati 75).

Le ore di formazione complessivamente erogate nel 2014 sono state oltre 78.000 (+0,9% rispetto al 2013), di cui il 78,9% ore di formazione obbligatoria per vincoli di legge o contratto.

## Welfare

Il *Welfare* aziendale è stato anche per il 2014 un tema centrale per SEA, che ha profuso un grande impegno nello sviluppo e nella ottimizzazione dei servizi e delle iniziative a favore del benessere individuale delle persone del Gruppo e delle loro famiglie e a sostegno della produttività e dello sviluppo dell'impresa.

Le attività svolte nel corso dell'anno hanno voluto rispondere da un lato all'esigenza di proseguire nel rinnovamento dell'intero impianto di servizi offerti ai dipendenti, con iniziative più coerenti con i bisogni e le esigenze delle persone, dall'altro alla necessità di rendere l'organizzazione più efficiente e moderna. Con l'obiettivo di mantenere alta l'attenzione sul *budget* e la *compliance* con la normativa fiscale, il primo trimestre dell'anno è stato dedicato a una attenta analisi dei costi e dei dati consuntivi relativi alle attività svolte nell'anno precedente. A seguire sono stati programmati e pianificati i singoli servizi di *welfare*.

Per quanto riguarda i servizi a favore delle famiglie è stata sviluppata ulteriormente la collaborazione con l'Associazione NoiSEA, con la quale, in coerenza con gli obiettivi sanciti alla

nascita dell'organo bilaterale, accanto alle tradizionali iniziative di promozione e gestione di attività culturali, ricreative, formative, sportive, turistiche e di offerta di beni e servizi per i dipendenti e le famiglie, e accanto alla promozione di iniziative di solidarietà, dal 2014 sono stati organizzati centri estivi e *camp* estivi; distribuzione nel mese di dicembre di oltre 2.000 buoni acquisto da utilizzarsi per i figli tra 0 e 12 anni presso *retailer* di giocattoli e articoli per l'infanzia.

Accanto alle tradizionali iniziative previste dal Contratto Integrativo (l'Assicurazione Extraprofessionale, l'Assistenza Sanitaria integrativa ecc.), coerentemente con i bisogni sociali in trasformazione e le esigenze delle persone, sono state implementate nuove iniziative di sostegno diretto al reddito. Con il supporto dello sportello Ascolto Aiuto, da anni a disposizione delle persone in caso di disagio psicosociale, problemi familiari ed economici, sono state infatti sottoscritte nuove convenzioni per mutui a tassi agevolati e per le spese alimentari. Le persone che nel 2014 si sono rivolte ai nostri sportelli per questi servizi sono state oltre 600.

Particolare attenzione è stata inoltre dedicata alla predisposizione di programmi alimentari, che all'interno della gara per l'affidamento del contratto di ristorazione collettiva, hanno previsto migliorie legate alla promozione della salute e a una corretta alimentazione. La nuova offerta relativa alla ristorazione presenta infatti numerosi servizi innovativi che dal prossimo anno saranno oggetto di un progetto specifico avviato con la collaborazione dell'ASL della Provincia di Varese e dell'Unione Industriali della Provincia di Varese (progetto *Workplace Health Promotion*).

L'ultima parte dell'anno è stata infine dedicata all'erogazione di borse di studio a favore dei dipendenti e dei loro figli.

Sono inoltre proseguite nel corso dell'anno le attività di confronto e *benchmark* sui temi del *welfare* aziendale e della conciliazione vita-lavoro con realtà esterne sia aziendali che istituzionali, avviate con Valore D, la rete Imprese e Persone, ASL Varese e l'Unione degli Industriali della Provincia di Varese, la Regione Lombardia. L'obiettivo di tali incontri e gruppi di lavoro è di condividere le esperienze, far conoscere la nostra storia e la nostra tradizione, identificare "*best practice*" e fare rete d'impresa, promuovendo strumenti e soluzioni organizzative ottimali per favorire la diffusione di piani di *welfare* aziendali.

## Relazioni Industriali

Le relazioni sindacali, caratterizzate per tutto il 2013 da un'alta tensione, per la nota vicenda SEA Handling/Unione europea, hanno subito un ulteriore inasprimento, a seguito della posizione assunta dalla Commissione europea, nel marzo 2014, che tende a subordinare l'approvazione del piano proposto da

SEA per il tramite del Governo italiano, alla cessione del controllo di Airport Handling a soggetto (privato) diverso da SEA. A fronte di tale posizione comunitaria, CGIL, CISL, UIL, UGL e FLAI comunicavano al Gruppo SEA la sospensione delle relazioni industriali e l'avvio di uno stato di agitazione, già ampiamente presente per il persistente atteggiamento conflittuale promosso da talune fazioni antagoniste.

Il 22 aprile sono state avviate le procedure di mobilità per SEA Handling (cessazione di attività) e per SEA (riduzione di personale). Il 23 maggio 2014 la procedura di mobilità di SEA è stata esperita con esito positivo, mediante la sottoscrizione di un accordo che ha previsto esodi incentivati per massimo 100 *Headcount*. L'intesa è stata sottoscritta da CGIL, CISL, UIL, UGL e FLAI.

Analogo accordo è stato sottoscritto da CGIL, CISL, UIL, UGL e FLAI con SEA Handling in data 4 giugno 2014. Attraverso la collocazione in mobilità volontaria di un massimo di 300 *Headcount* e l'assorbimento degli esuberanti rimanenti in parte nella neo costituita Airport Handling e in parte in SEA, sulla base delle rispettive esigenze organizzative, l'intesa ha colto l'obiettivo primario di evitare negative ricadute occupazionali. L'assorbimento delle risorse in Airport Handling e in SEA è disciplinato da due separati accordi, anch'essi datati 4 giugno, che stabiliscono le modalità di assorbimento degli esuberanti e le connesse condizioni economiche e normative. In particolare, l'accordo prevede che le risorse destinate ad Airport Handling risolvano preventivamente e consensualmente il rapporto di lavoro con SEA Handling e stipulino con Airport Handling un nuovo contratto di lavoro – formalmente e sostanzialmente diverso rispetto a quello precedentemente intrattenuto con SEA Handling – in coerenza con quanto previsto dagli impegni assunti dal Governo italiano nei confronti della Commissione europea.

Per espressa dichiarazione delle Parti stipulanti, i tre accordi erano sostanzialmente tra loro inscindibilmente collegati e per dichiarazione delle Organizzazioni Sindacali la relativa efficacia doveva intendersi esplicitamente subordinata all'esito positivo del referendum indetto tra i lavoratori nelle giornate dall'11 al 13 giugno 2014. L'esito negativo del referendum ha di fatto inibito l'efficacia dei 3 accordi. Nel corso del mese di luglio, dopo alcuni chiarimenti interpretativi richiesti dalle Organizzazioni Sindacali stipulanti e forniti dall'azienda e soprattutto a seguito di una raccolta firme promossa da oltre 1.250 lavoratori di SEA Handling a sostegno degli accordi precedentemente bocciati dal referendum, la procedura di mobilità di SEA Handling è stata esperita – secondo normativa – presso ARIFL Lombardia con esito positivo, recependo sia gli accordi stipulati il 4 giugno che le precisazioni fornite

dall'azienda. In pari data, sono inoltre stati stipulati accordi a latere per SEA e per Airport Handling che hanno confermato la validità dei precedenti accordi integrati con le precisazioni fornite dall'azienda su richiesta delle Organizzazioni Sindacali stipulanti.

Come previsto dalla citata intesa è stato costituito un comitato di monitoraggio dell'applicazione dell'accordo sindacale – formato da rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali firmatarie – che nel corso del mese di settembre ha iniziato le attività volte a implementare i punti dell'intesa sindacale su cui ancora era necessario definire le modalità attuative (*in primis* modalità di ricollocazione in SEA del personale di SEA Handling SpA in liquidazione in CIGS sino al 31 dicembre e di assunzione in Airport Handling del personale di SEA Handling SpA in liquidazione con ridotta capacità lavorativa, il cui passaggio alla nuova società era subordinato alla definizione di mansioni compatibili).

Il 18 novembre 2014 è stato concluso un Accordo sindacale tra SEA Handling e le Organizzazioni Sindacali firmatarie dell'accordo del 4 giugno 2014, che ha disciplinato le modalità di assunzione presso Airport Handling del personale SEA Handling non idoneo alla mansione originaria. Il 9 dicembre 2014 è stato sottoscritto tra SEA e le medesime Organizzazioni Sindacali un accordo teso a individuare le specifiche modalità di passaggio in SEA dei 143 lavoratori di SEA Handling SpA in liquidazione in CIGS alla data dell'accordo.

### Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel corso del 2014 il Gruppo SEA ha confermato la propria attenzione verso le tematiche di sicurezza sul lavoro, in un'ottica di continuo miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza delle attività svolte in ambito aeroportuale, anche attraverso la promozione di una cultura basata sull'aumento della consapevolezza e sul coinvolgimento di tutti i soggetti, a ogni livello, sulle tematiche della prevenzione.

Nel 2014 il Gruppo SEA ha mantenuto la certificazione del proprio Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGS&SL) rilasciata nel 2012 da TÜV Italia – Accredia in linea con la norma BS OHSAS 18001/2007, come previsto dall'art. 30 del D.Lgs. 81/08 per i modelli organizzativi aventi efficacia esimente ai sensi del D.Lgs. 231/2001.

Le attività inerenti il SGS&SL si sono svolte regolarmente come da programmazione annuale presentata in sede di riesame. Al fine di garantire il monitoraggio dell'efficacia delle misure di controllo dei rischi e la conformità ai requisiti di legge applicati, sono stati effettuati n. 30 interventi di *Follow Up* durante i quali è emersa la necessità di applicare alcune

azioni correttive volte a prevenire situazioni potenzialmente non conformi: in particolare sono state revisionate e redatte specifiche Procedure e Istruzioni Operative. Le azioni correttive intraprese hanno inoltre richiesto ulteriore formazione specifica la cui efficacia è già stata positivamente riesaminata. Il processo di coinvolgimento e consultazione attivato dal SGS&SL ha permesso la partecipazione attiva di tutti i lavoratori dimostrando che la fattiva collaborazione è determinante ai fini della prevenzione e della gestione dei rischi.

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

L'andamento del fenomeno infortunistico ha confermato un trend di costante diminuzione in atto già da diversi anni, registrando anche nel 2014 una riduzione complessiva del numero degli infortuni per SEA e SEA Handling SpA in liquidazione di

circa il 7% rispetto al 2013 (per SEA Handling SpA in liquidazione il confronto è riferito ai primi otto mesi dell'anno).

I Documenti di Valutazione dei Rischi sono stati rivisitati per la parte relativa allo "stress lavoro correlato" e per i rischi legati all'utilizzo di specifiche attrezzature di lavoro con la implementazione/revisione delle conseguenti norme/procedure di utilizzo in sicurezza.

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 radioattive e a effettuare l'aggiornamento formativo del personale interessato alla potenziale esposizione a radiazioni ionizzanti.

## SISTEMA DI CORPORATE GOVERNANCE

### Profilo

Il sistema di *Corporate Governance* della Società si fonda sul modello di amministrazione e controllo tradizionale di cui agli artt. 2380-bis e seguenti del Codice Civile, pertanto consta dei due organi sociali di nomina assembleare – il Consiglio di Amministrazione, cui è affidata la gestione della Società, e il Collegio Sindacale, cui è demandato il controllo sull'amministrazione – accanto alla stessa Assemblea degli Azionisti che rappresenta l'interesse della generalità degli Azionisti.

SEA SpA, pur non essendo quotata presso uno dei mercati regolamentati da Borsa Italiana SpA, ha aderito volontariamente, già a far data dal 27 giugno 2001, al Codice di Autodisciplina delle società quotate approvato dal Comitato per la *Corporate Governance* di Borsa Italiana SpA nel marzo 2006 così come successivamente modificato e integrato (il "Codice di Autodisciplina" o il "Codice").

SEA SpA ritiene che l'adozione di una *governance* come quella delineata dal Codice di Autodisciplina – ispirata a principi di trasparenza ed equilibrio tra funzioni di gestione e funzioni controllo – costituisca imprescindibile requisito ed efficace strumento per il perseguimento dei valori che sono alla base della propria missione.

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

### Assemblea degli Azionisti

L'Assemblea degli Azionisti è l'organo che rappresenta l'universalità degli azionisti ed esprime, attraverso le proprie deliberazioni, la volontà sociale.

All'Assemblea degli Azionisti competono le decisioni più rilevanti per la vita della Società, fra cui la nomina degli organi sociali, l'approvazione del bilancio e la modifica dello Statuto.

### Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA ha istituito al proprio interno due Comitati contemplati dal Codice di Autodisciplina, aventi funzioni propositive e consultive (ovvero il Comitato Controllo e Rischi e il Comitato per la Remunerazione. È stato altresì istituito il Comitato Etico che vigila sull'osservanza del Codice Etico).

### Comitati istituiti all'interno del Consiglio di Amministrazione

I Comitati sono composti da Consiglieri di Amministrazione non esecutivi.

Le prerogative dei Comitati sono stabilite dalle deliberazioni dell'organo amministrativo che li ha istituiti ispirandosi alle raccomandazioni e ai principi del Codice di Autodisciplina; delle riunioni dei comitati vengono redatti verbali conservati agli atti della Società.

### Sistema di Controllo Interno

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

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 procedure interne;
- la salvaguardia del patrimonio aziendale;
- l'efficienza e l'efficacia dei processi aziendali;
- l'affidabilità dell'informativa finanziaria.

Per tali attività il Consiglio di Amministrazione si avvale del supporto del Comitato Controllo e Rischi che svolge funzioni consultive e propositive in materia di Controllo Interno e Gestione dei Rischi aziendali nonché in relazione all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche e in materia di operazioni con Parti Correlate; il Comitato riferisce al Consiglio di Amministrazione sull'attività svolta e sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, nonché sull'effettività e adeguatezza del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/2001.

### Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente Relazione è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 24 giugno 2013 in conformità a quanto previsto dallo Statuto e rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2015.

### Procedura per le operazioni con parti correlate

Il Consiglio di Amministrazione, nelle sedute del 18.12.2014 e 29.01.2015, ha approvato la "Procedura per le operazioni con Parti Correlate" (la "Procedura OPC") in vigore dal 2 febbraio 2015.

La Procedura OPC, è pubblicata sul sito *internet* della Società all'indirizzo [www.seamilano.eu](http://www.seamilano.eu).

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

## Codice Etico

Dall'aprile 2000 SEA ha adottato un "Codice Etico" che stabilisce etica e valori cui la Società, attraverso il suo personale e i componenti degli organi sociali, informa il proprio operato, sia nei rapporti interni all'azienda che in quelli con terzi estranei all'organizzazione aziendale. Nel corso del 2011 SEA ha aggiornato il proprio Codice Etico (Seconda Edizione), per adeguarlo alle "best practice" in materia, e, in data 25 settembre 2014, ha adottato la Terza Edizione aggiornata con particolare riferimento alle previsioni della Legge 190/2012 in materia di contrasto e prevenzione della corruzione. La Società ha nominato un "Comitato Etico" che promuove la divulgazione e vigila sull'osservanza del Codice Etico, composto da un consigliere di amministrazione di SEA, e dai responsabili delle funzioni aziendali "Direzione Risorse Umane (HR) e Organizzazione", "Legal and Corporate Affairs" e "Auditing".

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

## Referente anticorruzione

La Società ha individuato, con decorrenza dal 31 gennaio 2014, il proprio Referente per l'Anticorruzione – anche membro del Comitato Etico – ai sensi della Legge 6 novembre 2012 n. 190. Attraverso il proprio Referente Anticorruzione SEA intende avviare e consolidare un raccordo informativo e il coordinamento con il Responsabile del Piano Anticorruzione del Comune di Milano, socio di maggioranza, nonché ottemperare, per quanto compatibile, alle indicazioni del Piano Nazionale Anticorruzione.

## Relazione sul Governo Societario

La Società redige annualmente e su base volontaria la relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari che descrive il sistema di Governo Societario adottato da SEA e fornisce informazioni sulle modalità di attuazione delle raccomandazioni del Codice di Autodisciplina delle società quotate, approvato dal Comitato per la *Corporate Governance* di Borsa Italiana SpA nel marzo 2006 così come successivamente modificato ed integrato; la relazione è consultabile sul sito [www.seamilano.eu](http://www.seamilano.eu).

## Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/01

Il Modello di Organizzazione e Gestione (il "Modello") è stato adottato in conformità alle disposizioni del D.Lgs. 231/01 recante la *"Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica"*, tenendo conto altresì delle "Linee guida per la costruzione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. n. 231/01" pubblicate da Confindustria (ultima edizione al marzo 2014).

Il "Modello" è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di SEA con delibera del 18 dicembre 2003 e successivamente modificato e integrato, da ultimo, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 29 maggio 2014 (edizione VIII). Il Modello si compone di una "Parte Generale" e di una "Parte Speciale", quest'ultima avente precipuo riguardo alle categorie di reato contemplate dal D.Lgs. 231/01.

Il Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/01 è stato adottato anche dagli organi amministrativi delle società controllate da SEA, fatta eccezione per le società SEA Prime (già Ali Trasporti Aerei ATA SpA) e la sua controllata Prime Aviation Services (già ATA Ali Servizi SpA) per le quali è in fase di predisposizione.

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

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

### Andamento del traffico degli aeroporti del Gruppo SEA del primo bimestre 2015

I risultati del primo bimestre 2015 degli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA, hanno fatto registrare rispetto allo scorso anno un andamento in lieve calo sia per il traffico passeggeri (-0,8%) sia per i movimenti aeromobili (-2,2%).

Il decremento del numero dei passeggeri è dovuto esclusivamente all'aeroporto di Malpensa che ha registrato un decremento dell'1,8% determinato principalmente dal trasferimento dei vettori airberlin e FlyNiki sull'aeroporto di Linate a seguito dell'entrata in vigore del D.M. Lupi dalla stagione invernale.

#### Malpensa

Il traffico passeggeri dell'aeroporto di Malpensa si è attestato a 2,4 milioni, con una riduzione di circa 43 mila passeggeri; in deciso calo anche il numero dei movimenti aeromobili con una riduzione pari al 5,7%.

#### Malpensa Terminal 1

Malpensa Terminal 1 ha registrato un decremento del 4,5%, risultato determinato dal negativo andamento del traffico nazionale (-4,1%) dovuto alle cancellazioni effettuate da Alitalia verso Catania e del traffico internazionale (-12%). Per quest'ultimo il risultato negativo è da attribuirsi dal sopracitato trasferimento (airberlin, FlyNiki) e dalla riduzione del numero dei collegamenti verso Vienna da parte di Austrian.

Il traffico intercontinentale, invece, ha evidenziato un trend più che positivo pari al +6,3% da imputarsi in modo particolare al vettore Emirates (+16%) che ha incrementato di 3 punti percentuali il proprio *load factor* rispetto al bimestre 2014 con il collegamento verso New York.

Da evidenziare la presenza dei vettori Air India, che sta progressivamente incrementando il proprio *load factor* e di Air Canada non presenti lo scorso anno; in crescita anche Neos (+32%), Meridiana (+17%), Egyptair (+38%) e Qatar (+19%).

#### Malpensa Terminal 2

Il traffico passeggeri ha rilevato un andamento positivo nei primi due mesi dell'anno (+4%) attestandosi a 800 mila viaggiatori serviti dal vettore easyJet. Tra le principali tratte che hanno contribuito al trend di crescita troviamo Monaco, Tel Aviv, Tenerife e Amburgo tratte non presenti nel bimestre 2014. L'incremento delle frequenze verso Amsterdam e Parigi Charles de Gaulle ha portato a un aumento del numero dei passeggeri

rispettivamente del 32% e del 6,2%. easyJet risulta essere l'unico vettore connesso ai due hub da Malpensa. In significativa crescita anche verso Londra Gatwick (+12%) e Napoli (+14%). Riduzioni del numero dei passeggeri trasportati verso Madrid (-37%), a causa della riduzione del numero di collegamenti, cancellazione della tratta verso Sharm el Sheik (-9 mila passeggeri) presente nel medesimo periodo del 2014 e Casablanca (-33%).

#### Milano Malpensa Cargo

Nel primo bimestre 2015 Milano Malpensa Cargo ha evidenziato una crescita del 6,9% con un trasportato pari a 69,5 mila tonnellate di merce, grazie alla positiva *performance* delle compagnie *all-cargo* come SW Italia, European Air Transport (DHL), l'ingresso di Aerologic, Air Bridge ed Atlas Air. In particolare evidenza DHL che con collegamenti verso Lipsia ha triplicato il numero di frequenze rispetto al bimestre 2014 e Aerologic previsto con due voli settimanali verso Hong Kong e Lipsia.

A partire dal 21 gennaio 2015 si segnala lo *start up* della nuova compagnia *cargo* italiana SW Italia, costituita dalla *joint venture* tra Silk Way Airlines, controllata dallo Stato dell'Azerbaijan e dalla britannica Cargo Invest, con 3 frequenze settimanali e aeromobile B747-400.

Tra i vettori con aeromobili con configurazione mista spicca per trasportato Emirates con 4,9 mila tonnellate di merce movimentata.

#### Linate

A Linate, il traffico passeggeri ha evidenziato crescite dell'1,1%, con un aumento in termini di movimenti del 3,7% grazie alla presenza dei vettori airberlin e FlyNiki trasferitisi a partire dalla stagione *winter* 2014 con destinazione Düsseldorf (+16 mila passeggeri), Berlino (+19 mila passeggeri) e Vienna (+14 mila passeggeri).

Si segnala altresì il trasferimento da Malpensa su Linate di uno dei voli giornalieri verso Zurigo operati da Swiss e l'attivazione del collegamento verso Bucarest Otopeni da parte del vettore Blue Air che ha contribuito al positivo andamento servendo 6,6 mila passeggeri.

Anche per Air France e per British Airways si evidenziano risultati positivi, nel primo caso verso Parigi Charles de Gaulle a seguito di un incremento nel numero di movimenti, nel secondo verso Londra Gatwick grazie alle buone *performance* in termini di coefficiente di riempimento dell'aeromobile, passando

al 65% incrementando di circa il 5% il *load factor* percentuale. Il Gruppo Alitalia seppur registrando una riduzione di 29 mila passeggeri ha introdotto i collegamenti verso Düsseldorf (+6,6 mila passeggeri), Varsavia (+5,5 mila passeggeri) e Berlino (+5,3 mila passeggeri); la riduzione del suo portafoglio clienti è dovuta principalmente ai collegamenti verso Roma Fiumicino (-7%) e tre destinazioni del Sud Italia, Reggio Calabria, Palermo e Napoli. Per le destinazioni londinesi, invece, si evidenzia il trasferimento di parte dell'operativo da London Heathrow (-33%) verso London City (+43%).

Anche per easyJet si notano andamenti negativi, risultato dovuto alla riduzione del numero dei movimenti verso la navetta Linate-Fiumicino che ha provocato una diminuzione di 3 mila passeggeri nel bimestre (-9%).

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

All'inizio del 2015 il vettore Oman Air ha incrementato le frequenze portando a giornaliero il collegamento su Muscat. Anche Korean Air migliora il proprio servizio operando tre voli diretti su Seoul (non più combinati su Roma) e aggiungendo dalla *summer* una quarta frequenza. Importante annuncio anche da parte di Emirates che opererà dal 1 giugno i voli su New York con A380.

Alitalia, in occasione di EXPO, potenzia i voli lungo raggio da Malpensa con un nuovo volo giornaliero su Abu Dhabi, tre voli settimanali su Shanghai e porta a giornaliero, dai quattro voli settimanali attuali, il servizio su Tokyo.

Il settore *cargo* ha visto nel mese di gennaio 2015 lo *start-up* della nuova compagnia Silk Way Italia, consociata del vettore azero Silk Way West, che opera con COA italiano. Tra i piani del vettore sono da menzionare collegamenti su Hong Kong, USA e Africa. Saudia Cargo raddoppia la propria capacità su Malpensa, effettuando voli diretti non più combinati con Brussels.

### Accordi bilaterali

In gennaio 2015 è stato sottoscritto un nuovo accordo bilaterale con la Cina, che contempla un incremento delle frequenze settimanali da 35 a 49 e la definizione di un nuovo tetto di 14 voli *cargo*, precedentemente inclusi nello stesso *plafond* previsto per i voli passeggeri, nonché un incremento da 5 a 6 punti di destinazione per ciascuna parte nazionale.

Nel mese di febbraio è stato sottoscritto un nuovo accordo con le Seychelles, che prevede l'ampliamento delle frequenze passeggeri e *cargo*, del regime di designazione e soprattutto l'insediamento di Milano quale punto di destinazione in Italia per

i vettori dello stato africano; per il 2015 sono inoltre già stati pianificati negoziati per la revisione degli accordi bilaterali con Emirati Arabi e Tanzania.

### Aggiornamento della Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling

Come anticipato nel capitolo "Fattori di rischio del Gruppo SEA – Rischi strategici – Rischio connesso alla decisione della Commissione europea del 19.12.2012 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", sulla Gazzetta Ufficiale dell'UE del 6 febbraio 2015 è stata pubblicata la Decisione del 9 luglio 2014 con la quale la Commissione europea ha deciso di avviare la formale istruttoria, volta ad approfondire alcuni aspetti relativi all'esecuzione della decisione del 2012 relativi, in particolare, alla relazione di discontinuità economica tra SEA Handling e Airport Handling e alla possibile sussistenza di (ulteriori) presunti aiuti di Stato nella capitalizzazione, da parte di SEA, della nuova società.

Il testo pubblicato il 6 febbraio 2015 recepisce le istanze di riservatezza avanzate da SEA.

Con la pubblicazione, tutti i soggetti interessati hanno la possibilità di formulare, nei trenta giorni successivi alla pubblicazione, eventuali osservazioni sulla decisione.

Come anticipato, entro il 30 marzo, SEA intende presentare alla Commissione tutte le considerazioni per le quali si ritiene che (i) non vi sia alcuna continuità economica tra SEA Handling ed Airport Handling, con conseguente inammissibilità di qualsiasi pretesa volta ad ottenere la restituzione del presunto aiuto presso quest'ultima società; (ii) la capitalizzazione iniziale di Airport Handling non rappresenti in alcun modo un ulteriore aiuto di Stato.

### The New "Mxperience"

Nel mese di aprile 2015 verranno completati i lavori di ampliamento delle nuove aree commerciali e soprattutto di revisione del *layout* di *security* e controllo passaporti del Terminal 1.

L'evento più significativo del primo trimestre 2015 sarà il completamento del grande *duty free shop* di Dufrital: posizionato all'ingresso di tutti i passeggeri partenti nelle nuove aree *retail*, rappresenta con i suoi 2.000 mq. di superficie uno degli *shop walk-through* più grandi d'Europa dal quale è atteso un significativo incremento dei ricavi *retail* di SEA.

Questo nuovo assetto dell'intero Terminal 1 e delle aree commerciali comporterà una *customer experience* completamente diversa per i passeggeri e permetterà la fruibilità di tutte le aree senza più segregazione tra i passeggeri con destinazione Schengen ed *extra* Schengen. Portando infatti a poco prima dell'accesso ai satelliti il controllo passaporti, i passeggeri potranno disporre di un'offerta commerciale molto più ampia e con un posizionamento eterogeneo e completo.

Altro progetto molto importante, che vedrà la sua realizzazione nel primo trimestre 2015 e che merita una speciale menzione, è il nuovo servizio di *Tax Refund* elettronico voluto da SEA e sviluppato con l'operatore di *tax refund* Global Blue e l'Agenzia delle Dogane. Esso permetterà la velocizzazione di tutte le pratiche di rimborso IVA da parte degli operatori dei servizi *tax refund* migliorando il servizio e l'immagine dello scalo presso i vettori e i *tour operator* internazionali e specialmente di quelli asiatici da sempre molto sensibili su questo tema.

Il lancio del nuovo servizio verrà supportato da una campagna *marketing* e di comunicazione oltre che sul mercato locale anche sui mercati di origine dei passeggeri con maggiore propensione agli acquisti di lusso.

### Nuova denominazione sociale e nuovo brand per Ata Trasporti e Ata Servizi: nascono SEA Prime e Prime AviationServices

In coerenza con il piano di rilancio dell'aviazione generale di Linate e dei servizi offerti su tutto il *network* (Linate, Malpensa,

Roma Ciampino e Venezia), le Assemblee Straordinarie di Ali Trasporti Aerei ATA SpA e di ATA ALI Servizi SpA hanno deliberato in data 2 marzo 2015, la modifica delle rispettive denominazioni in "SEA Prime SpA" e "Prime AviationServices SpA". Il nuovo nome e il nuovo *brand* hanno l'obiettivo di rilanciare la «nuova ATA» come l'unico FBO (*Fixed Base Operator*) operante sullo scalo di Linate Ovest, affermandone l'appartenenza al Gruppo SEA e sostenendo la riqualificazione dell'immagine, anche a fronte del *restyling* dell'aerostazione e coerentemente con un piano di rilancio di prodotti e servizi. Il *restyling* del General Aviation Terminal sarà ultimato in concomitanza con EXPO 2015. Ciò garantirà ai nuovi *brand* il massimo della visibilità e notorietà in coincidenza con un evento di rilevanza mondiale.

### Esecuzione degli impegni assunti da SEA per garantire la liquidazione in bonis di SEA Handling in liquidazione

Con riferimento infine alla situazione patrimoniale finanziaria afferente le attività cessate del settore *handling* di aviazione commerciale, la situazione di *deficit* patrimoniale di Euro 9.432 migliaia al 31 dicembre 2014 è stata risolta; in considerazione dell'impegno assunto da SEA in data 25 marzo 2014 a garanzia della conclusione *in bonis* della procedura liquidatoria, SEA ha già effettuato versamenti di Euro 12.991 migliaia ristabilendo l'equilibrio patrimoniale del ramo cessato.

## RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

Come anticipato nel capitolo relativo alla *Corporate Governance*, il Consiglio di Amministrazione di SEA, nelle sedute del 18 dicembre 2014 e del 29 gennaio 2015, ha approvato il testo di una procedura che disciplina le operazioni con le Parti Correlate della Società.

La procedura in oggetto disciplina l'*iter* di approvazione di tali operazioni, al fine di assicurarne la trasparenza e la correttezza sostanziale e procedurale; SEA applica la normativa in materia su base volontaria confermando il programma di effettiva

*compliance* alle *best practice* in materia di Governo Societario. 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.

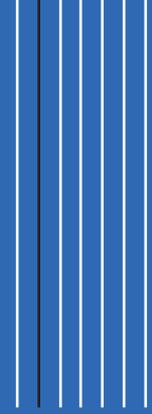
Dette operazioni sono regolate a condizioni di mercato, tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8 "Transazioni con le parti correlate" delle Note esplicative.

## DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

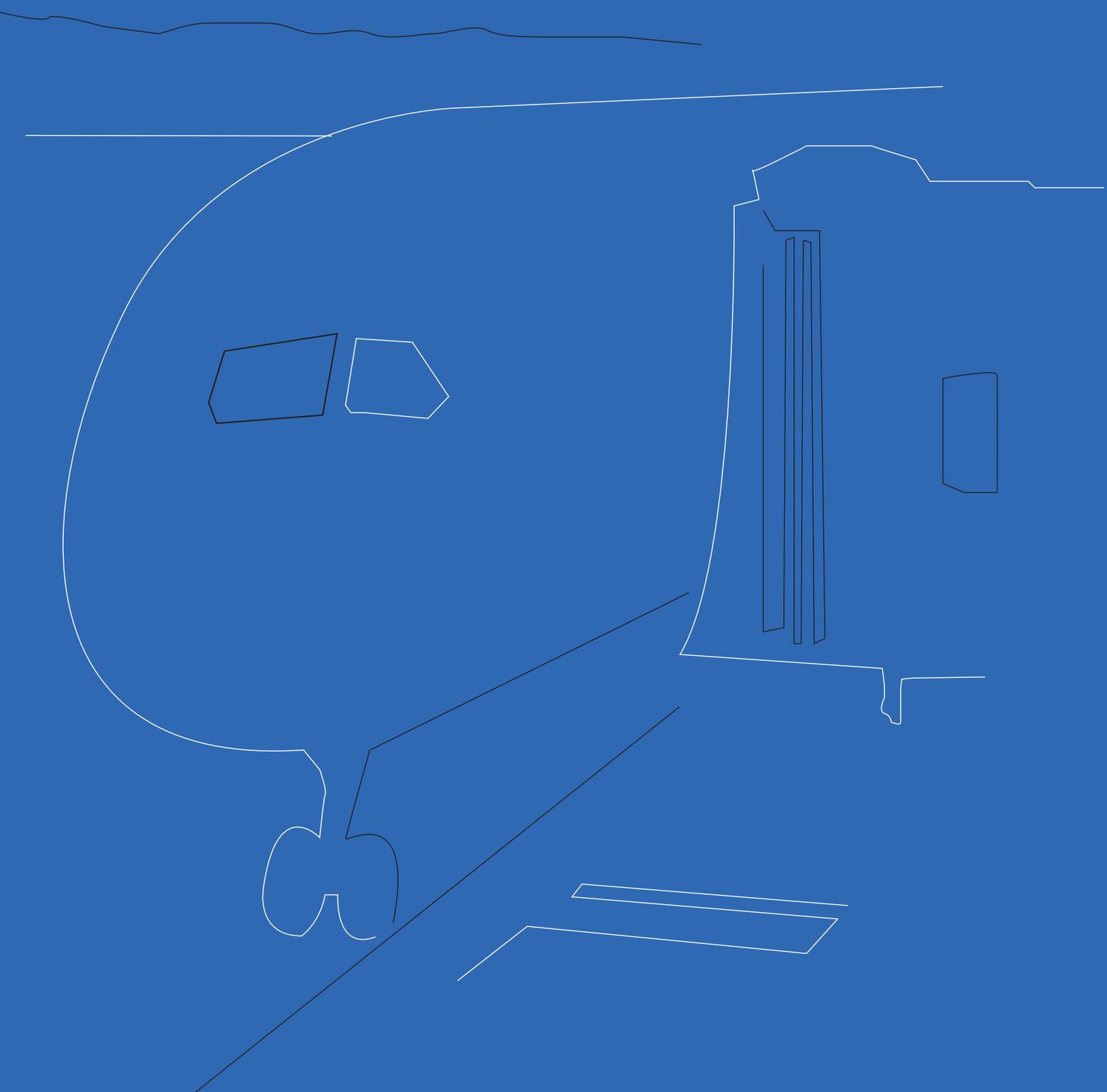
L'Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi in data 30 aprile 2015 ha assunto le seguenti deliberazioni:

- approvazione del Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2014 di SEA SpA, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS che chiude con un utile di Euro 56.382.401,82;
- attribuzione dell'utile di esercizio 2014 di Euro 56.382.401,82 come segue:
  - Euro 50.925.000,00 agli Azionisti a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,2037 per azione;
  - Euro 5.457.401,82 a riserva straordinaria;
  - pagamento del dividendo 2014 di Euro 0,2037 per azione a partire dal 22 giugno 2015, imputando eventuali arrotondamenti effettuati in sede di pagamento a riserva straordinaria.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione  
Pietro Modiano*



# GRUPPO SEA BILANCIO CONSOLIDATO





एरिण्डिया  
000



A330/200

A330/300  
A340/300  
E767/300 W  
E767/400  
B787

## PROSPETTI CONTABILI

## Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata

(importi in migliaia di Euro)	Note	Al 31 dicembre 2014		Al 31 dicembre 2013	
		Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
<b>ATTIVITÀ</b>					
Immobilizzazioni immateriali	6.1	978.171		942.987	
Immobilizzazioni materiali	6.2	192.733		196.495	
Investimenti immobiliari	6.3	3.414		3.416	
Partecipazioni in società collegate	6.4	41.882		40.429	
Partecipazioni disponibili per la vendita	6.5	26		26	
Imposte differite attive	6.6	46.558		30.031	
Altre attività finanziarie non correnti	6.7	23.966			
Altri crediti non correnti	6.8	370		495	
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>1.287.120</b>		<b>1.213.879</b>	
Rimanenze	6.9	5.793		6.716	
Crediti commerciali	6.10	118.526	9.522	118.095	6.212
Crediti per imposte dell'esercizio	6.10	16.110		17.809	
Altri crediti	6.11	16.938		17.740	
Cassa e disponibilità liquide	6.12	30.586		60.720	
<b>Totale attivo corrente</b>		<b>187.953</b>	<b>9.522</b>	<b>221.080</b>	<b>6.212</b>
<b>Attività destinate alla vendita</b>	5.2	<b>16.010</b>		<b>0</b>	
<b>Elisione crediti e debiti vs Attività Cessate</b>		<b>(13.704)</b>		<b>0</b>	
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>1.477.379</b>	<b>9.522</b>	<b>1.434.959</b>	<b>6.212</b>
<b>PASSIVITÀ</b>					
Capitale sociale	6.13	27.500		27.500	
Altre riserve	6.13	226.842		225.559	
Utili dell'esercizio	6.13	54.858		33.707	
<b>Patrimonio netto di Gruppo</b>		<b>309.200</b>		<b>286.766</b>	
<b>Patrimonio netto di terzi</b>	6.13	<b>600</b>		<b>611</b>	
<b>Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi</b>		<b>309.800</b>		<b>287.377</b>	
Fondo rischi e oneri	6.14	174.567		187.111	
Fondi relativi al personale	6.15	50.505		77.155	
Passività finanziarie non correnti	6.16	527.856		401.361	
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>752.928</b>		<b>665.627</b>	
Debiti commerciali	6.17	170.711	2.556	165.867	2.952
Debiti per imposte dell'esercizio	6.18	59.529		57.707	
Altri debiti	6.15	98.753		111.282	
Passività finanziarie correnti	6.16	73.919		147.099	
<b>Totale passivo corrente</b>		<b>402.912</b>	<b>2.556</b>	<b>481.955</b>	<b>2.952</b>
<b>Passività connesse alle attività destinate alla vendita</b>	5.2	<b>25.443</b>		<b>0</b>	
<b>Elisione crediti e debiti vs Attività Cessate</b>		<b>(13.704)</b>		<b>0</b>	
<b>TOTALE PASSIVO</b>		<b>1.167.579</b>	<b>2.556</b>	<b>1.147.582</b>	<b>2.952</b>
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>1.477.379</b>	<b>2.556</b>	<b>1.434.959</b>	<b>2.952</b>

## Conto Economico Consolidato

Esercizio chiuso al 31 dicembre

(importi in migliaia di Euro)	Note	2014		2013 riesposto	
		Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
Ricavi di gestione	7.1	621.634	40.500	578.539	32.654
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	63.466		67.000	
<b>Totale ricavi</b>		<b>685.100</b>	<b>40.500</b>	<b>645.539</b>	<b>32.654</b>
<b>Costi operativi</b>					
Costi del lavoro	7.3	(161.501)		(155.357)	
Materiali di consumo	7.4	(47.243)		(48.786)	
Altri costi operativi	7.5	(192.938)		(172.952)	
Accantonamenti e svalutazioni	7.6	(17.995)		(23.281)	
Costi per lavori su beni in concessione	7.7	(59.540)		(62.311)	
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(479.217)</b>	<b>(9.934)</b>	<b>(462.687)</b>	<b>(1.878)</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA</b>		<b>205.883</b>	<b>30.566</b>	<b>182.852</b>	<b>30.776</b>
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	7.8	(18.000)		(26.294)	
Ammortamenti	7.9	(58.186)		(49.027)	
<b>Risultato operativo</b>		<b>129.697</b>	<b>30.566</b>	<b>107.531</b>	<b>30.776</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	2.027	2.027	507	507
Oneri finanziari	7.11	(24.549)		(22.158)	
Proventi finanziari	7.11	1.430		1.001	
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>108.605</b>	<b>32.593</b>	<b>86.881</b>	<b>31.283</b>
Imposte	7.12	(32.454)		(31.756)	
<b>Risultato netto da attività in funzionamento</b>		<b>76.151</b>	<b>32.593</b>	<b>55.125</b>	<b>31.283</b>
<b>Risultato netto da Attività Cessate</b>	5.2/7.13	<b>(21.304)</b>	<b>0</b>	<b>(21.414)</b>	<b>0</b>
Risultato di pertinenza dei terzi		(11)		3	
<b>Risultato del Gruppo</b>		<b>54.858</b>	<b>32.593</b>	<b>33.707</b>	<b>31.283</b>
Risultato netto base per azione (espresso in unità di Euro)	7.14	0,22		0,13	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di Euro)	7.14	0,22		0,13	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati 2013 sono stati riclassificati.

## Conto Economico Consolidato Complessivo

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre			
	2014	di cui Parti Correlate	2013 riesposto	di cui Parti Correlate
	Totale		Totale	
<b>Risultato del Gruppo</b>	<b>54.858</b>	<b>32.593</b>	<b>33.707</b>	<b>31.283</b>
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio				
Valutazione a <i>fair value</i> di strumenti finanziari derivati	(3.187)		5.000	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a <i>fair value</i> di strumenti finanziari derivati	876		(1.375)	
<b>Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>(2.311)</b>		<b>3.625</b>	
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio				
Utile / (perdita) attuariale su trattamento di fine rapporto	(5.023)		191	
Effetto fiscale su utile / (perdita) attuariale su trattamento di fine rapporto	1.381		(53)	
<b>Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>(3.642)</b>		<b>138</b>	
<b>Totale altre componenti dell'utile complessivo</b>	<b>(5.953)</b>		<b>3.763</b>	
<b>Totale utile complessivo dell'esercizio</b>	<b>48.894</b>		<b>37.473</b>	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	48.905		37.470	
- Interessi di minoranza	(11)		3	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati 2013 sono stati riclassificati.

## Rendiconto Finanziario Consolidato

(importi in migliaia di Euro)	2014	Esercizio chiuso al 31 dicembre di cui Parti Correlate	2013 riesposto	di cui Parti Correlate
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>				
Risultato prima delle imposte	108.605		86.881	
Rettifiche:				
Ammortamenti di immobilizzazioni materiali ed immateriali	58.186		49.027	
Variazione netta dei fondi (incluso il fondo del personale)	6.541		10.377	
Variazione dei fondi del personale	(3.709)		(2.485)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	14.589		6.925	
Oneri finanziari netti	22.918		21.150	
Proventi da partecipazioni	(2.012)		(507)	
Restituzione importi contenzioso Quintavalle (esclusa quota interessi)	(2.083)			
Altre variazioni non monetarie	(6.440)		(1.082)	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle Attività Cessate	(60.999)		(7.961)	
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante</b>	<b>135.595</b>		<b>162.326</b>	
Variazione rimanenze	923		1.159	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(34.478)	(3.310)	33.844	(2.313)
Variazione altre attività non correnti	125		(2.243)	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(3.450)	(396)	(29.177)	2.079
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle Attività Cessate	12.829		976	
<b>Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante</b>	<b>(24.051)</b>	<b>(3.705)</b>	<b>4.559</b>	<b>(234)</b>
Imposte sul reddito pagate	(42.414)		(36.316)	
Incasso risarcimento Agenzia delle Dogane	5.631			
Restituzione importi contenzioso Quintavalle (inclusa quota interessi)	2.313			
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa delle Attività Cessate	1.727		(2.311)	
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>	<b>78.801</b>	<b>(3.705)</b>	<b>128.258</b>	<b>(234)</b>
Investimenti in immobilizzazioni:				
-immateriali	(63.718)		(69.218)	
-materiali	(18.076)		(12.108)	
-finanziarie	(180)			
Variazione altre attività finanziarie non correnti	(24.950)			
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
-materiali	139			
-finanziarie	(2)		(1)	
Dividendi incassati	1.706	1.706	1.717	1.717
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle Attività Cessate	2		(40)	
<b>Cash flow assorbito dall'attività di investimento</b>	<b>(105.080)</b>	<b>1.706</b>	<b>(79.650)</b>	<b>1.717</b>
Magazzino			(116)	
Crediti commerciali ed altre attività correnti			(6.504)	
Debiti commerciali ed altre passività correnti			9.026	
Fondi rischi e TFR			3.341	
Immobilizzazioni immateriali			(2.455)	
Immobilizzazioni materiali			(29.633)	
Attività non correnti al netto di passività non correnti			37	
Imposte differite passive			2.394	
Indebitamento finanziario			1.915	
Patrimonio netto di terzi			425	
<b>Cash flow derivante dall'operazione di acquisizione di Ali Trasporti Aerei ATA SpA</b>	<b>0</b>		<b>(21.570)</b>	
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi / (decremento) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(253.273)		81.895	
- incrementi / (decremento) per emissione prestito obbligazionario	300.000		0	
Decremento / (incremento) crediti per contributi Stato			(28)	
Aumento di capitale e riserve di Patrimonio Netto			0	
Variazione altre attività / passività finanziarie	(38.773)		(7.517)	
Dividendi distribuiti	(26.480)		(88.966)	
Interessi pagati	(21.425)		(16.139)	
Interessi incassati	986		(31)	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di finanziamento delle Attività Cessate	36.037		10.129	
<b>Cash flow assorbito dall'attività di finanziamento</b>	<b>(2.928)</b>		<b>(20.657)</b>	
<b>Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide</b>	<b>(29.206)</b>	<b>(1.999)</b>	<b>6.381</b>	<b>1.483</b>
Disponibilità liquide di inizio periodo	60.720		54.339	
Disponibilità liquide di fine periodo	31.514		60.720	
- di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le attività destinate alla vendita e Attività Cessate	928			
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine esercizio riportati in bilancio	30.586		60.720	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati 2013 sono stati riclassificati.

## Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato

(importi in migliaia di Euro)	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva (perdite) / utili attuariali	Riserva <i>hedge accounting</i> contratti derivati	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e terzi
<b>Saldo al 31 dicembre 2012</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>192.795</b>	<b>(2.254)</b>	<b>(10.297)</b>	<b>64.003</b>	<b>277.247</b>	<b>85</b>	<b>277.332</b>
Destinazione dell'utile di esercizio 2012			64.003			(64.003)	0		0
Dividendi deliberati			(26.700)				(26.700)		(26.700)
<b>Altri movimenti</b>									
Variazione area di consolidamento			(100)				(100)	523	423
Risultato delle altre componenti del Conto Economico Complessivo				(1.013)	3.625		2.612		2.612
Riclassifica			(512)	512			0		
Risultato dell'esercizio						33.707	33.707	3	33.710
<b>Saldo al 31 dicembre 2013</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>229.486</b>	<b>(2.755)</b>	<b>(6.672)</b>	<b>33.707</b>	<b>286.766</b>	<b>611</b>	<b>287.377</b>
Destinazione dell'utile di esercizio 2013			33.707			(33.707)			
Dividendi deliberati			(26.450)				(26.450)		(26.450)
<b>Altri movimenti</b>									
Risultato delle altre componenti del Conto Economico Complessivo				(3.641)	(2.311)		(5.952)		(5.952)
Variazione perimetro consolidamento			(22)				(22)		(22)
Risultato dell'esercizio						54.858	54.858	(11)	54.847
<b>Saldo al 31 dicembre 2014</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>236.721</b>	<b>(6.396)</b>	<b>(8.983)</b>	<b>54.858</b>	<b>309.200</b>	<b>600</b>	<b>309.800</b>

## NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO

### 1. Informazioni generali

Società per Azioni Esercizi Aeroportuali SEA è una società per azioni, costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana (la "Società"). La Società ha la propria sede sociale presso l'Aeroporto di Milano Linate in Segrate (Milano).

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

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

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

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

grafo 2.5 "Area di consolidamento e sue variazioni") e, ai sensi dell'IFRS 5, l'inclusione del settore *handling* aviazione commerciale (costituito da SEA Handling in liquidazione per l'intero anno e da Airport Handling fino alla data di assegnazione al Trust) nelle *discontinued operation*.

Conseguentemente, nell'esercizio 2014 il segmento *handling* è riferibile alla sola attività di *handling* di aviazione generale connessa alla operatività della controllata ATA Ali Servizi SpA acquisita dal Gruppo alla fine del 2013 e alla collegata Malpensa Logistica Europa SpA (detenuta al 25%) che operano quindi al di fuori del *business* dell'*handling* di aviazione commerciale. In particolare, si ricorda che in data 18 dicembre 2013, SEA ha acquistato il 98,34% del capitale sociale di Ali Trasporti Aerei ATA SpA, società operante nella gestione (in qualità di gestore) dell'aeroporto di aviazione generale di Milano Linate Ovest, sulla base di un contratto di sub-concessione scadente nel 2041.

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

Alla data di predisposizione del presente documento, SEA detiene una quota di partecipazione, pari al 51% del capitale sociale, del Consorzio Malpensa Construction, che presta servizi di ingegneria e di realizzazione di opere aeroportuali e delle infrastrutture ivi connesse.

Si segnala infine che il Gruppo (i) per il tramite di una partecipazione, detenuta da SEA, del 40% del capitale sociale di Dufrital, è presente anche nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Genova e Verona; (ii) attraverso la società partecipata Malpensa Logistica Europa (il cui capitale sociale, alla data del 31 dicembre 2014, è detenuto da SEA in misura pari al 25%) opera nelle attività di logistica integrata; (iii) attraverso la partecipazione (pari al 40% del capitale sociale al 31 dicembre 2014) in SEA Services è attiva nel settore della ristorazione presso gli aeroporti di Milano e (iv) per il tramite di una partecipazione nel capitale sociale di Disma (pari al 18,75%) è attiva nella gestione di un impianto per lo stoccaggio e la distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'aeroporto di Milano Malpensa.

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

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

- attività *Aviation* (attività aeroportuali "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci); i ricavi generati sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate e dai beni di uso comune, nonché dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso esclusivo di spazi da parte di vettori ed *handler*. A tal riguardo si precisa che i diritti e i corrispettivi per la sicurezza sono stabiliti da decreti ministeriali, mentre i corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate e dei beni di uso comune sono soggetti a vigilanza di ENAC, che ne verifica la congruità;
- attività *Non Aviation* (servizi commerciali offerti a passeggeri e utenti aeroportuali all'interno degli Aeroporti di Milano) i cui ricavi sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività *Non Aviation* svolte direttamente da SEA, e/o con riferimento alle predette attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle *royalty* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, con la previsione di un minimo garantito qualora previsto;
- attività di *Handling* riferibile alla sola attività di *handling* di aviazione generale connessa alla operatività della controllata Prime AviationServices SpA (già ATA Ali Servizi SpA) acquisita dal Gruppo alla fine del 2013 e alla collegata Malpensa Logistica Europa SpA (detenuta al 25%) che operano quindi al di fuori del *core business* concessorio dell'*handling* passeggeri di Linate e Malpensa;
- Energia (generazione e vendita di energia elettrica e termica) i cui ricavi sono rappresentati da corrispettivi di mercato stabiliti per unità di misura da moltiplicare per il quantitativo di energia fornita.

## 2. Sintesi dei principi contabili adottati

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2014, come di seguito definito.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2014 è stato redatto in migliaia di Euro così come le tabelle incluse nelle Note esplicative.

### 2.1 Base di preparazione

Il Bilancio Consolidato è comprensivo del Prospetto della Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata, del Conto

Economico Consolidato, del Conto Economico Consolidato Complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato e delle relative Note esplicative.

Come anticipato nella Relazione sulla Gestione, con riferimento ai dati comparativi, nella descritta circostanza di uscita da un settore strategico (ai sensi dell'IFRS 8, è così definito il settore *handling* di aviazione commerciale), il principio contabile IFRS 5 prevede che il Conto Economico 2014 dell'*handling* di aviazione commerciale non concorra al risultato dell'esercizio 2014 su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di *business* sia esposto in una specifica linea distinta del Conto Economico denominata "Risultato netto da Attività Cessate"; stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al settore *handling* aviazione commerciale, che non concorrono agli attivi e passivi delle attività continue ma vengono esposti sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo. Il principio IFRS 5 richiede altresì che il Conto Economico dell'esercizio comparativo venga riesposto in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività continuate e discontinue nei due esercizi esposti nella comunicazione finanziaria, senza invece richiedere riclassificazioni dei dati comparativi della situazione patrimoniale finanziaria consolidata al 31 dicembre 2013.

Nell'apposito paragrafo delle presenti Note esplicative, cui si rinvia (Paragrafo 5.2 "Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da Attività Cessate"), viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle Attività Cessate così come presentate nel Conto Economico Consolidato, nella Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata e nel Rendiconto Finanziario Consolidato.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2014 è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/2005. Per IFRS si intendono tutti gli "International Financial Reporting Standards", tutti gli "International Accounting Standards" (IAS), tutte le interpretazioni dell'"International Financial Reporting Interpretations Committee" (IFRIC), precedentemente denominato "Standing Interpretations Committee" (SIC), omologati e adottati dall'Unione europea. Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la situazione patrimoniale e finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente", per il Conto Economico Complessivo lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il Rendiconto Finanziario il metodo di rappresentazione indiretto.

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

Il Bilancio Consolidato è stato predisposto nella prospettiva della continuazione dell'attività. La Direzione del Gruppo ha valutato che non sussistano incertezze sulla continuità aziendale considerati i livelli di capitalizzazione esistenti e non rilevando l'esistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale, operativo e di altro genere che possano segnalare criticità circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. Nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2014 sono stati applicati gli stessi Principi Contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013, opportunamente aggiornati come di seguito indicato. A seguito della emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato "SEA 3<sup>1/8</sup> 2014-2021", sono stati utilizzati i Principi Contabili IFRS 8 e IAS 33 in materia di

informazione segmentale e utile per azione in reazione ai quali sono stati predisposti anche i dati comparativi al 31 dicembre 2013.

Si precisa che ai fini di una migliore esposizione di bilancio, lo schema di conto economico è stato presentato in due distinte tabelle denominate a) Conto Economico Consolidato e b) Conto Economico Consolidato Complessivo. I dati del 2013 sono stati riesposti ai fini della comparabilità dei bilanci.

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

## 2.2 Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicabili dal 1° gennaio 2014

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2014, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti. L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni non ha avuto effetti sulla posizione finanziaria o sul risultato della Società.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data in efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
<i>IFRS 10 Consolidated Financial Statements and IAS 27 Separate Financial Statements</i>	11 dic '12	29 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14
<i>IFRS 11 Joint arrangements</i>	11 dic '12	29 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14
<i>IFRS 12 Disclosure of Interests in Other Entities</i>	11 dic '12	29 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14
<i>IAS 28 Investments in Associates and Joint Ventures</i>	11 dic '12	29 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14
<i>Amendments to IAS 32 Financial Instruments: Presentation - Offsetting Financial Assets and Financial Liabilities</i>	13 dic '12	29 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14
<i>Amendments to IAS 36 Impairment of assets</i>	19 dic '13	20 dic '13	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14
<i>Amendment to IAS 39 Financial instruments: Recognition and measurement, on novation of derivatives and hedge accounting</i>	19 dic '13	20 dic '13	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14
<i>IFRIC 21 Levies</i>	13 giu '14	14 giu '14	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14

Si rimanda al successivo paragrafo 2.5 "Area di consolidamento e sue variazioni" per una specifica disamina delle argomentazioni adottate dagli Amministratori, supportati da pareri contabili di terzi indipendenti, in merito all'applicazione dell'IFRS 10 al *Trust* "Milan Airport Handling Trust"

che determina la cessazione del controllo di Airport Handling da parte di SEA al momento della assegnazione della citata partecipazione al soprammenzionato *Trust*, con uscita conseguente dall'area di consolidamento.

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

Di seguito sono indicati i Principi Contabili Internazionali, le interpretazioni e le modifiche a esistenti Principi Contabili e in-

terpretazioni, ovvero specifiche previsioni contenute nei principi e nelle interpretazioni approvati dallo IASB che non sono ancora state omologate per l'adozione in Europa alla data di approvazione del presente documento e non adottati in via anticipata dalla Società:

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>Amendment to IAS 19 regarding defined benefit plans</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 lug 2014
<i>Annual improvements cycles 2010-2012 and 2011-2013</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 lug 2014
<i>Amendment to IAS 16 Property, plant and equipment and IAS 38 Intangible assets</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2016
<i>Amendment to IFRS 11 Joint arrangements on acquisition of an interest in a joint operation</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2016
<i>Amendment to IAS 27 Separate financial statements on the equity method</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2016
<i>IFRS 15 Revenue from contracts with customers</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2017
<i>IFRS 9 Financial instruments</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018

Si precisa che non sono stati applicati anticipatamente Principi Contabili e/o interpretazioni, la cui applicazione risulterebbe obbligatoria per periodi che iniziano successivamente al 31 dicembre 2014.

La Società, pur dovendo ancora completare la disamina sistematica degli effetti dell'applicazione dei principi sopra indicati, ritiene che gli stessi non avranno impatti contabili significativi sui bilanci consolidati futuri.

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

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

In data 6 maggio 2014 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti al principio IFRS 11 "Joint Arrangements – Accounting for acquisitions of interests in joint operations" relativi alla contabilizzazione dell'acquisizione di interessenze in una *joint operation* la cui attività costituisca un *business* nell'accezione prevista dall'IFRS 3. Le modifiche richiedono che per queste fattispecie si applichino i principi riportati dall'IFRS 3 relativi alla rilevazione degli effetti di una *business combination*. Le modifiche si applicano a partire dal 1° gennaio 2016 ma è consentita un'applicazione anticipata.

In data 12 maggio 2014 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 16 *Property, plant and Equipment* e allo IAS 38 *Intangibles Assets – "Clarification of acceptable methods of depreciation and amortisation"*. Le modifiche allo IAS 16 stabi-

liscono che i criteri di ammortamento determinati in base ai ricavi non sono appropriati, in quanto, secondo l'emendamento, i ricavi generati da un'attività che include l'utilizzo dell'attività oggetto di ammortamento generalmente riflettono fattori diversi dal solo consumo dei benefici economici dell'attività stessa. Le modifiche allo IAS 38 introducono una presunzione relativa, secondo cui un criterio di ammortamento basato sui ricavi è considerato di norma inappropriato per le medesime ragioni stabilite dalle modifiche introdotte allo IAS 16. Nel caso delle attività intangibili questa presunzione può essere peraltro superata, ma solamente in limitate e specifiche circostanze. Le modifiche si applicano a partire dal 1° gennaio 2016 ma è consentita un'applicazione anticipata.

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

disfa ciascuna *performance obligation*. Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2017 ma è consentita un'applicazione anticipata.

Il 24 luglio 2014 lo IASB ha pubblicato la versione finale dell'IFRS 9 – Strumenti finanziari. Il documento accoglie i risultati delle fasi relative a classificazione e valutazione, *Impairment*, e *Hedge accounting*, del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39. Il nuovo principio, che sostituisce le precedenti versioni dell'IFRS 9, deve essere applicato dai bilanci che iniziano il 1° gennaio 2018 o successivamente. Il principio introduce dei nuovi criteri per la classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie. La maggior flessibilità delle nuove regole contabili è controbilanciata da richieste aggiuntive di informativa sulle attività di *risk management* dell'*adopter*.

In data 11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato l'emendamento all'IFRS 10 e IAS 28 *Sales or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture*. Il documento è stato pubblicato al fine di risolvere l'attuale conflitto tra lo IAS 28 e l'IFRS 10. Nel caso in cui le attività o la società controllata cedute/conferite rappresentino un *business*, l'entità deve rilevare l'utile o la perdita sull'intera quota in precedenza detenuta; mentre, in caso contrario, la quota di utile o perdita relativa alla quota ancora detenuta dall'entità deve essere eliminata. Le modifiche si applicano a partire dal 1° gennaio 2016 ma è consentita un'applicazione anticipata.

In data 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento "Annual Improvements to IFRS: 2012-2014 Cycle". Le modifiche introdotte dal documento devono essere applicate a partire dagli esercizi che avranno inizio il 1° gennaio 2016 o da data successiva.

In data 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 1 - *Disclosure Initiative*. L'obiettivo delle modifiche è di fornire chiarimenti in merito a elementi di informativa che possono essere percepiti come impedimenti a una chiara e intellegibile redazione di bilanci. Le modifiche apportate sono le seguenti:

- materialità e aggregazione: viene chiarito che una società non deve oscurare informazioni aggregandole o disaggregandole e che le considerazioni relative alla materialità si applicano agli schemi di bilancio, Note esplicative e specifici requisiti di informativa degli IFRS. Le *disclosure* richieste specificamente dagli IFRS devono essere fornite solo se l'informazione è materiale;
- prospetto della situazione patrimoniale e finanziaria e prospetto di Conto Economico complessivo: si chiarisce che l'elenco di voci specificate dallo IAS 1 per questi prospetti può essere disaggregato e aggregato a seconda dei casi. Viene inoltre fornita una linea guida sull'uso di subtotali all'interno dei prospetti;

- presentazione degli elementi di *Other Comprehensive Income* ("OCI"): si chiarisce che la quota di OCI di società collegate e *joint venture* consolidate con il metodo del patrimonio netto deve essere presentata in aggregato in una singola voce, a sua volta suddivisa tra componenti suscettibili di future ri-classifiche a Conto Economico o meno;
- note esplicative: si chiarisce che le entità godono di flessibilità nel definire la struttura delle Note esplicative e si fornisce una linea guida su come impostare un ordine sistematico delle note stesse, ad esempio:
  - i. dando prominenza a quelle che sono maggiormente rilevanti ai fini della comprensione della posizione patrimoniale e finanziaria (e.g. raggruppando informazioni su particolari attività);
  - ii. raggruppando elementi misurati secondo lo stesso criterio (e.g. attività misurate al *fair value*);
  - iii. seguendo l'ordine degli elementi presentati nei prospetti.

Le modifiche introdotte dal documento devono essere applicate a partire dagli esercizi che avranno inizio il 1° gennaio 2016 o da data successiva.

In data 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento "Investment Entities: Applying the Consolidation Exception (Amendments to IFRS 10, IFRS 12 and IAS 28)", contenente modifiche relative a tematiche emerse a seguito dell'applicazione della *consolidation exception* concesse alle entità d'investimento. Le modifiche introdotte dal documento devono essere applicate a partire dagli esercizi che avranno inizio il 1° gennaio 2016 o da data successiva, ne è comunque concessa l'adozione anticipata.

## 2.4 Criteri e metodologie di consolidamento

Le situazioni contabili delle società incluse nell'area di consolidamento sono redatte facendo riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e sono state opportunamente rettificare, ove necessario, per uniformarle ai principi contabili del Gruppo. L'area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2014 di SEA, delle sue controllate, e di quelle società sulle quali si esercita un'influenza notevole.

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

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

Nel successivo paragrafo "2.5 – Area di consolidamento e sue variazioni", in relazione a tale definizione di controllo ai sensi dell'IFRS 10 vengono analizzate le considerazioni per il venir meno dell'obbligo di consolidamento di Airport Handling a partire dalla data di sua assegnazione al Trust Milan Airport Handling Trust.

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

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

sono eliminati, salvo che per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati se significativi, i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;

- gli utili o le perdite derivanti dalla cessione di quote di partecipazione in Società consolidate che comportano la perdita del controllo sono imputati a Conto Economico per l'ammontare corrispondente alla differenza fra il prezzo di vendita e la corrispondente frazione di patrimonio netto consolidato ceduta.

#### Società collegate

Le società collegate sono quelle sulle quali il Gruppo esercita un'influenza notevole, che si presume sussistere quando la partecipazione è compresa tra il 20% e il 50% dei diritti di voto. Le partecipazioni in società collegate sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Il metodo del patrimonio netto è di seguito descritto:

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

## 2.5 Area di consolidamento e sue variazioni

### Area di consolidamento

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al ca-

pitale sociale al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013 delle società incluse nell'area di consolidamento con il metodo integrale e con il metodo del patrimonio netto:

Ragione sociale	Sede legale	Capitale sociale al 31/12/2014 (Euro)	Capitale sociale al 31/12/2013 (Euro)
SEA Handling SpA (in liquidazione) <sup>1</sup>	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	10.304.659	38.050.394
SEA Energia SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000	5.200.000
Railink Srl (in liquidazione) <sup>2</sup>	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	-	10.000
Airport Handling SpA <sup>3</sup>	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	-	50.000
SEA Prime SpA (già Ali Trasporti Aerei ATA SpA) <sup>4</sup>	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Prime Aviation Services SpA (già ATA Ali Servizi SpA) <sup>5</sup>	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	420.000	420.000
Consorzio Malpensa Construction	Via del Vecchio Politecnico, 8 - Milano	51.646	51.646
Dufrital SpA	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO SpA	Via Orio al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
SEA Services Srl	Via Caldera, 21 - Milano	105.000	105.000
Malpensa Logistica Europa SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000	6.000.000
Disma SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2014 con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione sociale	Metodo di consolidamento al 31/12/2014	% possesso del Gruppo al 31/12/2014	% possesso del Gruppo al 31/12/2013
SEA Handling SpA (in liquidazione) <sup>1</sup>	<sup>1</sup>	100%	100%
SEA Energia SpA	Integrale	100%	100%
Railink Srl (in liquidazione) <sup>2</sup>	<sup>2</sup>	100%	100%
Airport Handling SpA <sup>3</sup>	<sup>3</sup>	0%	100%
SEA Prime SpA (già Ali Trasporti Aerei ATA SpA) <sup>4</sup>	Integrale	98,34%	98,34%
Prime Aviation Services SpA (già ATA Ali Servizi SpA) <sup>5</sup>	Integrale	98,34%	98,34%
Consorzio Malpensa Construction	Integrale	51%	51%
Dufrital SpA	Patrimonio Netto	40%	40%
SACBO SpA	Patrimonio Netto	30,979%	30,979%
SEA Services Srl	Patrimonio Netto	40%	30%
Malpensa Logistica Europa SpA	Patrimonio Netto	25%	25%
Disma SpA	Patrimonio Netto	19%	19%

<sup>1</sup> L'Assemblea Straordinaria dei soci della controllata SEA Handling SpA in liquidazione del 9 giugno 2014 ha deliberato di sciogliere anticipatamente la Società e di porla in liquidazione con decorrenza dal 1° luglio 2014, autorizzando anche l'eventuale esercizio provvisorio dell'impresa in data successiva al primo luglio, per il minimo periodo necessario

(l'esercizio provvisorio è stato confermato nell'assemblea di SEA Handling in liquidazione del 30 luglio 2014 per il periodo 1 luglio-31 agosto 2014). La decisione di dismettere il settore *handling* aviazione commerciale, non ha determinato l'uscita dall'area di consolidamento del Gruppo ma la applicazione dell' IFRS 5 alle attività discontinue; si rimanda ai

- precedenti paragrafi 1 – “Informazioni Generali” e 2.1 “Base di preparazione” per gli impatti della applicazione dell’IFRS 5 sui dati patrimoniali ed economici 2014 e sui dati economici comparativi 2013.
- 2 La società Railink è stata messa in liquidazione il 26 novembre 2013.
  - 3 In data 27 agosto 2014, SEA, socio unico di Airport Handling, con la sottoscrizione dell’Atto di Dotazione di *Trust* ha trasferito al *Trust* di scopo “Milan Airport Handling” l’intera partecipazione di nominali Euro 5 milioni. Conseguentemente SEA, in pari data, ai sensi dell’IFRS 10 non detenendo il “*power of control*” delle *operations* della società ha provveduto ad escluderla dal perimetro di consolidamento. In particolare, l’assegnazione della partecipazione Airport Handling Srl al *Trust* ha determinato, a giudizio degli Amministratori, supportati da un parere contabile di esperto indipendente, il venir meno del controllo sulla citata entità ai sensi dell’IFRS 10 in considerazione del fatto che, rispetto alle condizioni definite dall’IFRS 10 per connotare una posizione di controllo, esplicitate nel precedente paragrafo 2.4 “Criteri e metodologie di consolidamento” che devono ricorrere contemporaneamente – ossia (a) l’esercizio del potere sull’impresa; (b) l’esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa e (c) la capacità di utilizzare il potere per influenzare l’ammontare di tali rendimenti variabili – gli Amministratori ritengono che la concentrazione del potere decisionale e di governo di Airport Handling Srl nel proprio Consiglio di Amministrazione, nominato autonomamente dal *Trust* su cui SEA non ha alcun controllo anche ai sensi dell’art 2359 del Codice Civile, fa venir meno sia la condizione di esercizio del potere sull’impresa da parte di SEA che la capacità di influenzare l’ammontare dei rendimenti variabili prodotti dalla stessa, cui comunque SEA risulterà esposta; in conclusione quindi, la non ricorrenza di due delle tre condizioni connotanti il controllo ai sensi dell’IFRS 10, determina l’uscita dall’area di consolidamento di Airport Handling Srl a partire dalla data di assegnazione al *Trust*. L’investimento mantenuto in Airport Handling da SEA, corrispondente al capitale originariamente versato e agli aumenti effettuati prima della assegnazione al *Trust*, e l’ammontare dell’investimento in strumenti finanziari partecipativi, essendo venuto meno il controllo giuridico della società, è classificato alla voce “Altre attività finanziarie non correnti” della situazione patrimoniale finanziaria consolidata e l’esposizione ai rendimenti variabili della attività societaria viene tenuta in considerazione nell’ordinario processo valutativo della recuperabilità della posizione creditoria con la cessione a terzi o la nuova *recognition* della partecipazione residua al momento dello scioglimento del *Trust*.

- 4 La società Ali Trasporti Aerei ATA SpA ha cambiato denominazione sociale in SEA Prime SpA con la delibera dell’Assemblea dei Soci del 2 marzo 2015.
- 5 Indirettamente tramite Ali Trasporti Aerei ATA SpA.

## 2.6 Conversione di operazioni denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale

Le operazioni in valuta diversa da quella funzionale dell’entità che pone in essere l’operazione sono convertite in Euro utilizzando il tasso di cambio in essere alla data della transazione. Gli utili e le perdite su cambi generati dalla chiusura della transazione oppure dalla conversione effettuata a fine anno delle attività e delle passività in valuta sono iscritti a Conto Economico.

## 2.7 Criteri di valutazione

### Immobilizzazioni immateriali

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

#### (a) Diritti sui beni in concessione

I “Diritti sui beni in concessione” rappresentano il diritto del Concessionario a utilizzare il bene in concessione (c.d. metodo dell’attività immateriale) in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e la costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. Il valore corrisponde al “*fair value*” dell’attività di progettazione e costruzione maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati, nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23, durante la fase di costruzione. Il *fair value* dei servizi di costruzione è determinato sulla base dei costi effettivamente sostenuti maggiorati di un *mark up* del 6% rappresentativo della remunerazione dei costi interni per l’attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo sia di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività, così come previsto dall’IFRIC12. La logica di determinazione del *fair value* discende dal fatto che il concessionario deve applicare quanto previsto dal paragrafo 12 dello IAS 18 e pertanto se il *fair value* dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi di costruzione effettuati.

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento la-

vori in accordo con lo IAS 11 e tale valutazione confluisce nel rigo di Conto Economico "Ricavi per lavori su beni in concessione".

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

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

Il fondo ammortamento e il fondo di ripristino e sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura dei seguenti oneri:

- gratuita devoluzione allo Stato alla scadenza della concessione dei beni gratuitamente devolvibili con vita utile superiore alla durata della concessione;
- ripristino e sostituzione dei componenti soggetti a usura dei beni in concessione.

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

#### *(b) Brevetti, concessioni, licenze, marchi, e diritti similari*

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

#### *(c) Computer software*

I costi delle licenze *software* sono ammortizzati a quote costanti in 3 anni, mentre i costi relativi alla manutenzione dei programmi *software* sono addebitati al Conto Economico nel momento in cui sono sostenuti.

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

#### **Immobilizzazioni materiali**

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

#### **Beni immobili**

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dalla Società nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbligo a carico di SEA di provvedere alla ma-

nutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all'esercizio dell'attività d'impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono di proprietà di SEA fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 2041. In bilancio le immobilizzazioni sono esposte al netto dei contributi erogati dallo Stato.

Gli ammortamenti dei beni immobili di proprietà della Società sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti fino alla scadenza della concessione. Quando l'immobilizzazione oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "*component approach*". Relativamente ai terreni è necessario distinguere tra i terreni di proprietà del Gruppo, classificati tra le immobilizzazioni materiali e non soggetti ad ammortamento e le aree espropriate, funzionali all'ampliamento del Terminal di Malpensa, classificate nei "Diritti sui beni in concessione" e ammortizzate lungo la durata della concessione.

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

#### **Beni mobili**

I beni mobili di proprietà sono rappresentati da immobilizzazioni acquisite a titolo oneroso dalla Società non soggetti a obbligo di devoluzione gratuita.

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

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

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

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

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

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

#### Investimenti immobiliari

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

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

#### Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le immobilizzazioni immateriali e le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono analizzati al fine di identificare l'esistenza di eventuali indicatori di riduzione del loro valore. Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a Conto Economico. Il valore recuperabile di un'attività è il maggiore tra il suo *fair value*, ridotto dei costi di vendita e il suo

valore d'uso, laddove quest'ultimo è il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene. Nel determinare il *fair value* si considera il costo di acquisto di uno specifico bene che tiene conto di un coefficiente di deprezzamento (tale coefficiente tiene conto delle effettive condizioni del bene). Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati con un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Una riduzione di valore è riconosciuta a Conto Economico quando il valore di iscrizione dell'attività è superiore al valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività (o delle unità generatrici di flussi finanziari), a eccezione dell'avviamento, è ripristinato con imputazione a Conto Economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati gli ammortamenti.

#### Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate in una delle seguenti categorie in funzione della relativa natura e dello scopo per cui sono state acquistate:

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

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

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

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

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

##### (b) Crediti e finanziamenti attivi

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari, prevalentemente relativi a crediti verso clienti, non de-

rivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, a eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente. Tali attività sono valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso d'interesse effettivo.

Se vi è un'obiettiva evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore, l'attività è ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi di cassa ottenibili in futuro. Le perdite di valore sono rilevate a Conto Economico. Se negli esercizi successivi vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato.

#### **(c) Attività finanziarie disponibili per la vendita**

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

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

#### **Strumenti finanziari derivati**

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata. Quando i derivati di copertura coprono il rischio di variazione del *fair value* degli strumenti oggetto di copertura (*fair value hedge*, es. copertura della variabilità del *fair value* di attività/passività a tasso fisso), i derivati sono rilevati al *fair value* con imputazione degli effetti a Conto Economico; coerentemente, gli strumenti oggetto di copertura sono adeguati per riflettere le variazioni del *fair value* associate al rischio coperto. Quando i derivati co-

pronano il rischio di variazione dei flussi di cassa degli strumenti oggetto di copertura (*cash flow hedge*), le coperture effettuate vengono designate a fronte dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari attribuibile ai rischi che in un momento successivo possono influire sul Conto Economico. La parte efficace della variazione di *fair value* della parte di contratti derivati, che sono stati designati come di copertura secondo i requisiti previsti dallo IAS 39, viene rilevata in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "altre componenti del Conto Economico complessivo"); tale riserva viene poi imputata a Conto Economico nell'esercizio in cui la transazione coperta influenza il Conto Economico. La parte inefficace della variazione di *fair value* della parte di contratti derivati, così come l'intera variazione di *fair value* dei derivati, che non sono stati designati come di copertura o che non ne presentano i requisiti richiesti dal citato IAS 39, viene invece contabilizzata direttamente a Conto Economico nella voce "proventi / oneri finanziari".

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

#### **Crediti commerciali e altri crediti**

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

L'obiettiva evidenza di perdita di valore è verificata considerando, tra l'altro, rilevanti inadempimenti contrattuali, significative difficoltà finanziarie, rischio di insolvenza della controparte. I crediti sono esposti al netto degli accantonamenti al fondo svalutazione. Se negli esercizi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato; diversamente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stata effettuata la svalutazione. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 4.1.

**Rimanenze**

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

**Disponibilità liquide**

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

**Fondi rischi e oneri**

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

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

**Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione**

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

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

Si precisa che il fondo di ripristino e sostituzione dei beni si riferisce unicamente alle immobilizzazioni che rientrano nell'ambito

di applicazione dell'IFRIC 12 (ossia beni in concessione classificati nelle immobilizzazioni immateriali).

**Fondi relativi al personale****Fondi pensione**

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

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione; pertanto il relativo onere è imputato al Conto Economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del *fair value* delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Il Gruppo adottava già al 31 dicembre 2012 l'*accounting choice* prevista dal principio IAS 19 che prevedeva che gli utili e perdite attuariali fossero rilevati direttamente nel patrimonio netto e, conseguentemente, l'entrata in vigore dello IAS 19R che elimina trattamenti alternativi a quello già adottato dal Gruppo non ha impatti sulla classificazione comparativa delle voci interessate.

Si segnala che, in seguito alle modifiche apportate alla regolamentazione del Fondo trattamento di fine rapporto dalla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi Decreti e Regolamenti emanati nel corso del primo semestre del 2007, il Fondo di trattamento di fine rapporto dovuto ai dipendenti ai sensi dell'art.

2120 del Codice Civile, ricade nella categoria dei piani a benefici definiti per la parte maturata prima dell'applicazione della nuova normativa e nella categoria dei piani a contribuzione definita per la parte maturata dopo l'applicazione della nuova norma.

#### **Benefici per cessazione del rapporto di lavoro**

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

#### **Passività finanziarie**

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare, sono inizialmente iscritte al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutate al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che il Gruppo abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

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

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

#### **Debiti commerciali e altri debiti**

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al *fair value* e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato.

#### **Riconoscimento dei ricavi**

I ricavi sono rilevati al *fair value* del corrispettivo ricevuto per le prestazioni di servizi della gestione ordinaria dell'attività. Il ricavo è riconosciuto al netto dell'imposta sul valore aggiunto e degli sconti.

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

I canoni attivi e le *royalty* sono riconosciuti nell'esercizio di ma-

turazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti.

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

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

#### **Certificati verdi, certificati bianchi e Quote di emissione**

Le Società che producono energia elettrica da fonti rinnovabili ricevono i certificati verdi dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE). La rilevazione dei ricavi avviene nell'esercizio di competenza sia nel caso di certificati emessi a preventivo sia nel caso di certificati emessi a consuntivo. In sede di redazione del Bilancio Consolidato è iscritto un credito verso il GSE in contropartita alla rilevazione dei ricavi che si regola al momento della vendita dei certificati con iscrizione del credito commerciale verso clienti. Analogo trattamento contabile è stato adottato con riferimento ai certificati bianchi che sono assegnati dal GSE (per la prima volta nel 2013, per gli anni 2012 e 2013) a seguito del riconoscimento come CAR (Cogenerazione ad Alto Rendimento) della centrale di Malpensa.

#### **Ricavi per lavori su beni in concessione**

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

#### **Contributi pubblici**

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti (IAS 20).

#### **Contributi in conto capitale**

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

#### **Contributi in conto esercizio**

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al Conto Economico.

### Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica. Gli incentivi concessi ai vettori, e determinati in funzione del numero di passeggeri trasportati, e fatturati dai vettori stessi alla Società per il (i) mantenimento del traffico presso gli scali ovvero (ii) per lo sviluppo del traffico tramite il potenziamento di rotte esistenti o inserimento di nuove rotte, sono considerati costi commerciali e, come tali, classificati nei "Costi operativi" e rilevati in correlazione ai ricavi a cui sono riferibili. In particolare, a giudizio del *management* che monitora l'efficacia di queste iniziative commerciali alla pari di altre iniziative di *marketing* classificate tra i costi commerciali, nonostante tali incentivi siano parametrati a talune voci specifiche di ricavo e a esse proporzionati, per la loro natura di impulso al traffico o alla crescita dello scalo, da un punto di vista gestionale devono essere considerati unitariamente a tutti i costi sostenuti dalla Società in ambito commerciale e di *marketing* e sono quindi esposti nei *management account* e valutati nei KPI aziendali unitamente ai costi di *marketing*. In tale contesto è stata quindi presa la decisione di classificare tale fattispecie di incentivo, nella comunicazione finanziaria annuale in modo coerente alla visione gestionale.

### Proventi finanziari

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

### Oneri finanziari

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

### Imposte

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

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze

che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, a eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, per la quota non compensata dalle imposte differite passive, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale possano essere recuperate. Le imposte differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. L'iscrizione di attività per imposte anticipate è effettuata quando il loro recupero è considerato probabile.

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

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

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

### Dividendi

Il debito per dividendi da distribuire ai soci è rilevato nell'esercizio in cui la distribuzione è approvata dall'assemblea. Si rimanda inoltre a quanto esposto nella *Nota 15*.

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

## 3. Stime e assunzioni

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

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che relativamente al Gruppo, richiedono più di altri una maggiore

soggettività da parte degli Amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento, nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate, potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari consolidati.

**(a) Riduzione di valore delle attività**

Le immobilizzazioni materiali, immateriali, le partecipazioni in società collegate e gli investimenti immobiliari sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede, da parte degli Amministratori, l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e le stime effettuate dagli Amministratori.

**(b) Ammortamenti**

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

**(c) Fondi rischi e oneri**

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

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

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

**(d) Crediti commerciali**

Se vi è l'obiettiva evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore nei crediti commerciali, gli stessi sono ridotti in misura tale da risultare pari al loro presunto valore di realizzo tramite l'apposizione di un fondo svalutazione crediti. L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima è basata su fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del Bilancio Consolidato del Gruppo.

**(e) Attività finanziarie**

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

incertezza dei processi negoziali di dismissione di investimenti finanziari nonché delle prospettive di redditività futura dell'investimento.

#### 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, come da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale.

Per il Gruppo SEA l'esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale,

dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie).

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

In applicazione delle *policy* interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie o assicurative a prima richiesta emesse da soggetti di primario *standing* creditizio o da depositi cauzionali. Per quanto riguarda i tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, le scadenze sono maggiormente concentrate entro i trenta giorni dalla relativa fatturazione.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di contenzioso sottostante alla data di bilancio. La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti e utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore. Il Gruppo SEA, a fronte di crediti scaduti, crediti in contenzioso, o per i quali esiste una procedura legale o concorsuale, utilizza le medesime percentuali di svalutazione.

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

#### Crediti commerciali

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Crediti commerciali verso clienti	198.746	224.360
- di cui scaduto	115.344	145.182
Fondo svalutazione crediti commerciali	(89.742)	(112.477)
Crediti commerciali verso imprese collegate	9.522	6.212
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>118.526</b>	<b>118.095</b>

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

#### Crediti commerciali

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
da meno di 180 giorni	39.121	36.518
da più di 180 giorni	76.223	108.664
<b>Totale crediti commerciali scaduti</b>	<b>115.344</b>	<b>145.182</b>

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2014 e 2013, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali e dei crediti

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

#### Crediti commerciali

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Crediti commerciali verso clienti	208.268	230.572
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	43.544	72.068
(ii) crediti oggetto di contestazioni	23.618	23.806
<b>Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)</b>	<b>141.106</b>	<b>134.698</b>
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	48.182	51.657
Fidejussioni e depositi cauzionali	68.932	70.451
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	48,9%	52,3%

#### 4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del primo semestre 2014 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

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

##### a) Rischio tasso di interesse

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

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

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

Al 31 dicembre 2014 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (costituiti dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi. Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non faceva ricorso a indebitamento a breve termine).

Il debito a medio/lungo termine al 31 dicembre 2014 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno *spread* compreso fra lo 0,20% e il 2,20%, e non considera l'effetto delle operazioni di copertura):

## Contratti di finanziamento a medio/lungo termine al 31 dicembre 2014 e 2013

Finanziamento	Tipologia di tasso	Data di erogazione	Data di scadenza	31 dicembre 2014		31 dicembre 2013	
				Importo in migliaia di Euro	Tasso	Importo in migliaia di Euro	Tasso
<b>SEA SpA</b>							
BIIS (ex Comit) -BEI 1ª erogazione	F	26-ago-1999	15-mar-2014	-	-	1.000	3,14%
BIIS (ex Comit) -BEI 2ª erogazione	V	30-nov-2000	15-set-2015	1.000	0,44%	2.000	0,59%
BIIS (ex Comit) -BEI 3ª erogazione	V	17-mar-2003	15-set-2017	6.947	0,44%	9.263	0,59%
<b>Totale BEI/Comit</b>				<b>7.947</b>	<b>0,44%</b>	<b>12.263</b>	<b>0,80%</b>
BNL-BEI 1ª erogazione	V	22-nov-1999	15-set-2014	-	-	2.000	0,52%
BNL-BEI 2ª erogazione	V	11-ago-2000	15-mar-2015	500	0,39%	1.500	0,52%
BNL-BEI 4ª erogazione	V	8-mag-2003	15-mar-2018	4.076	0,39%	5.240	0,52%
BNL-BEI 13.06.2006 1ª erog.	V	4-set-2006	4-set-2026	9.103	0,44%	9.862	0,57%
BNL-BEI 13.06.2006 2ª erog.	V	4-set-2006	4-set-2026	9.103	0,44%	9.862	0,57%
BNL-BEI 13.06.2006 3ª erog. *	V	4-set-2006	4-set-2026	9.103	0,44%	9.862	0,57%
BNL-BEI 13.06.2006 4ª erog. *	V	4-set-2006	4-set-2026	9.931	0,44%	10.759	0,57%
BNL-BEI 13.06.2006 5ª erog. *	V	4-set-2006	4-set-2026	9.931	0,44%	10.759	0,57%
BNL-BEI 2007 1ª erog. *	V	7-mar-2007	7-mar-2027	9.429	0,44%	10.214	0,57%
BNL-BEI 2007 2ª erog. *	V	7-mar-2007	7-mar-2027	9.429	0,44%	10.214	0,57%
BNL-BEI 2013	F	15-mar-2013	15-mar-2023	30.000	3,83%	30.000	3,83%
<b>Totale BEI/BNL</b>				<b>100.605</b>	<b>1,45%</b>	<b>110.272</b>	<b>1,45%</b>
UniCredit BEI 1ª erog. *	V	8-set-2007	8-set-2027	8.929	0,44%	9.643	0,59%
UniCredit BEI 2ª erog. *	V	8-set-2007	8-set-2027	8.929	0,44%	9.643	0,59%
UniCredit BEI 3ª erog. *	V	16-feb-2009	15-set-2028	14.483	0,67%	15.000	0,82%
<b>Totale BEI / UniCredit</b>				<b>32.341</b>	<b>0,54%</b>	<b>34.286</b>	<b>0,69%</b>
BIIS-BEI 1ª erog. *	V	25-feb-2011	15-set-2030	10.000	0,81%	10.000	0,96%
BIIS-BEI 2ª erog. *	V	25-feb-2011	15-set-2030	5.000	0,81%	5.000	0,96%
BIIS-BEI 3ª erog.	V	23-giu-2011	15-mar-2031	10.000	0,87%	10.000	1,02%
BIIS-BEI 4ª erog.	V	23-giu-2011	15-mar-2031	5.000	0,87%	5.000	1,02%
<b>Totale BEI/BIIS</b>				<b>30.000</b>	<b>0,84%</b>	<b>30.000</b>	<b>0,99%</b>
CDP-BEI 2012 1ª erog.	F	27-apr-2012	15-mar-2027	10.000	4,05%	10.000	4,05%
CDP-BEI 2012 2ª erog.	F	27-apr-2012	15-mar-2027	5.000	4,05%	5.000	4,05%
CDP-BEI 2012 3ª erog.	F	29-giu-2012	15-mar-2027	10.000	3,88%	10.000	3,88%
CDP-BEI 2012 4ª erog.	F	29-giu-2012	15-mar-2027	5.000	3,88%	5.000	3,88%
CDP-BEI 2013 1ª erog.	V	30-set-2013	15-set-2028	10.000	2,61%	10.000	2,75%
CDP-BEI 2013 2ª erog.	V	30-set-2013	15-set-2028	10.000	2,61%	10.000	2,75%
CDP-BEI 2013 3ª erog.	V	30-set-2013	15-set-2028	10.000	2,61%	10.000	2,75%
<b>Totale BEI / CDP</b>				<b>60.000</b>	<b>3,28%</b>	<b>60.000</b>	<b>3,36%</b>
UniCredit Mediobanca 2011 Tranche A 1ª erog.	V	31-lug-2012	6-mag-2014	-	-	13.271	5,79%
UniCredit Mediobanca 2011 Tranche A 2ª erog.	V	13-dic-2012	6-mag-2014	-	-	80.000	4,54%
UniCredit Mediobanca 2012 Tranche A	V	21-nov-2012	6-mag-2014	-	-	21.729	5,79%
Mediobanca 2012	V	20-dic-2012	6-mag-2014	-	-	35.000	4,34%
Mediobanca 2013	V	10-dic-2013	29-mag-2015	50.000	2,39%	50.000	2,46%
<b>Totale finanziamenti diversi da BEI</b>				<b>50.000</b>	<b>2,39%</b>	<b>200.000</b>	<b>4,20%</b>
<b>Bond SEA 3<sup>1</sup>/<sub>8</sub> 2014-2021</b>	F	17-apr-2014	17-apr-2021	<b>300.000</b>	<b>3,13%</b>	-	-
<b>TOTALE SEA SpA</b>				<b>580.893</b>	<b>2,49%</b>	<b>446.821</b>	<b>2,83%</b>
<b>SEA Energia SpA</b>							
BPM	V	20-giu-2003	31-dic-2014	-	-	5.162	1,25%
UniCredit - BPM	V	20-giu-2006	30-giu-2014	-	-	8.646	1,10%
<b>TOTALE SEA Energia SpA</b>				<b>-</b>	<b>-</b>	<b>13.808</b>	<b>1,16%</b>
<b>TOTALE DEBITO DI GRUPPO</b>				<b>580.893</b>	<b>2,49%</b>	<b>460.629</b>	<b>2,78%</b>
		totale <i>tranche swappate</i>		95.163	16,4%	101.094	21,9%
		quota debito a tasso fisso		360.000	62,0%	61.000	13,2%
		quota debito non coperto		125.730	21,6%	298.536	64,8%

\* Tranche soggette a swap.

A seguito dell'operazione di ridefinizione della struttura dell'indebitamento finanziario, il valore complessivo dell'indebitamento a medio/lungo termine al 31 dicembre 2014 è pari a Euro 580.893 migliaia, in aumento di Euro 120.264 migliaia rispetto al 31 dicembre 2013, con un costo medio che si è ridotto di 29 *basis point*, toccando il 2,49% a fine 2014. Si segnala che il costo di tale indebitamento, a seguito delle operazioni di copertura dal rischio tasso, è pari al 3,00%, in diminuzione rispetto al 3,41% di fine dicembre 2013 (-41 *basis point*).

Il *fair value* dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, pari al 31 dicembre 2014 a Euro 602.023 migliaia (492.982 migliaia di Euro al 31 dicembre 2013) è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi *spot* per ciascuna

scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;

- per il prestito obbligazionario quotato in mercato regolamentato il valore di mercato alla data del 31 dicembre 2014;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello *spread* definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi *spot* per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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

#### Coperture tasso d'interesse

	Nozionale alla stipula	Debito residuo al 31/12/2014	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2014	Fair value al 31/12/2013
IRS	10.000	10.000	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.741,0)	(1.274,8)
	5.000	5.000	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(870,5)	(637,4)
	15.000	14.483	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(2.358,4)	(1.784,9)
	11.000	9.483	18/5/2011	15/9/2011	15/9/2016	(498,0)	(649,8)
	10.000	8.929	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.351,8)	(1.027,8)
	11.000	9.483	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.433,2)	(1.090,6)
	12.000	9.931	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.475,5)	(1.129,6)
Collar	12.000	9.931	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.475,5)	(1.129,6)
	10.000	8.929	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(1.047,9)	(743,6)
	11.000	9.103	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(1.041,3)	(741,7)
<b>Totale</b>		<b>95.272</b>				<b>(13.293,1)</b>	<b>(10.209,8)</b>

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

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

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal nuovo principio contabile internazionale IFRS 13.

#### b) Rischio tasso di cambio

Il Gruppo SEA, a eccezione del rischio cambio connesso al rischio *commodity*, è soggetto a un limitato rischio di fluttuazione dei cambi delle valute perché, pur operando in un contesto internazionale, le transazioni sono condotte principalmente in Euro. Pertanto, il Gruppo SEA non ritiene necessario attivare coperture specifiche a fronte di tale rischio in quanto gli importi in valuta diversa

dall'Euro sono modesti e i relativi incassi e pagamenti tendono a compensarsi reciprocamente.

#### c) Rischio prezzo delle commodity

Il Gruppo SEA, limitatamente alla sola SEA Energia, è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle *commodity* energetiche trattate, ovvero gas. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity* energetiche, che risentono principalmente delle 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 nel-

la fase di vendita, in relazione alle fluttuazioni del prezzo di mercato dell'energia elettrica venduta a terzi.

Si segnala che, nel corso del 2014, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, pur non escludendo di poterle effettuare in futuro. Si precisa altresì che il Gruppo SEA, attraverso la controllata SEA Energia, ha stipulato contratti bilaterali per la fornitura di energia elettrica e calore a soggetti terzi il cui prezzo di vendita è correlato all'andamento del costo del metano, attuando coperture implicite dal rischio *commodity*. La strategia di copertura dal rischio *commodity* è stata rafforzata anche attraverso la sottoscrizione di contratti di approvvigionamento che, al fine di ridurre l'esposizione al rischio di variazione del prezzo del metano, prevedono un prezzo fisso definito contrattualmente per una parte dei fabbisogni.

### 4.3 Rischio di liquidità

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

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

- monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici;
- mantiene disponibilità liquide adeguate in conti correnti di tesoreria;
- ha ottenuto delle linee di credito *committed* (*revolving* e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo nei successivi

12 mesi derivante dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario;

- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

A fine 2014 il Gruppo SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per Euro 260 milioni, di cui Euro 120 milioni di una linea *revolving* disponibile sino ad aprile 2019 ("Linea RCF") e Euro 140 milioni relativi ad un nuovo finanziamento BEI ("Nuovo Prestito BEI") il cui utilizzo è previsto entro dicembre 2017, per durate comprese tra i 15 e i 20 anni. Al 31 dicembre 2014 il Gruppo SEA dispone anche di ulteriori Euro 139.317 migliaia di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

L'operazione di ridefinizione della struttura dell'indebitamento finanziario ha garantito al Gruppo SEA la disponibilità di linee di credito *committed* in grado di rafforzare la copertura dei fabbisogni finanziari dei prossimi anni, consentendo un allungamento significativo della scadenza media del debito e minimizzandone i costi di raccolta (oltre il 76% dell'indebitamento finanziario di medio/lungo termine del Gruppo ha scadenza maggiore di 5 anni).

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita dal Gruppo SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale (avvalendosi anche di rapporti di *factoring* indiretto che consentono di disporre di ulteriori linee finanziarie a garanzia di un'adeguata elasticità di cassa).

Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio/lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e *leasing*) e commerciali in essere al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013:

#### Passività al 31 dicembre 2014

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

#### Passività al 31 dicembre 2013

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

Si precisa che l'operazione di ridefinizione della struttura finanziaria del Gruppo SEA ha determinato un significativo allungamento della durata dell'indebitamento, in particolare sulle scadenze comprese fra 1 e 3 anni e su quelle superiori a 5 anni. I finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono rappresentati per Euro 50.000 migliaia dal finanziamento Mediobanca 2013, in scadenza nel maggio 2015.

#### 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:

- **Ipotesi:** si è valutato l'effetto sul Conto Economico del Gruppo SEA, al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di -50 *basis point*;

- **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:

(importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2014		31 dicembre 2013	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-423,04	503,68	-180,42	188,95
Finanziamenti (interessi passivi) <sup>1</sup>	1.591,05	-1.591,05	1.748,03	-1.748,03
Strumenti derivati di copertura (flussi) <sup>2</sup>	-504,86	504,86	-530,96	530,96
Strumenti derivati di copertura ( <i>fair value</i> )	-2.180,77	2.193,52	-2.521,45	2.427,93

<sup>1</sup> += minori interessi passivi; -= maggiori interessi passivi.

<sup>2</sup> += ricavo di copertura; -= costo da copertura.

Si precisa che sui risultati della *sensitivity analysis* condotta su alcune voci delle tabelle precedenti influisce il basso livello dei tassi di interesse di mercato, che nel caso di una variazione di -50 *basis point* risulterebbero negativi, e pertanto sono stati posti uguali a zero.

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

e dei crediti vantati verso lo Stato) mediante il risultato della gestione corrente. Si precisa che, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello dei *covenant* determina, per il semestre successivo alla rilevazione dell'indice finanziario, l'applicazione di un correlato *spread* predeterminato (secondo una *pricing grid* definita contrattualmente). Allo stato attuale il Gruppo SEA non è a conoscenza dell'esistenza di situazioni di *default* connesse ai finanziamenti in essere né della violazione di alcuno dei *covenant* sopra citati.

## 5. Classificazione degli strumenti finanziari

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013 del Gruppo.

Al 31 dicembre 2014

(importi in migliaia di Euro)	Attività e passività finanziarie valutate al <i>fair value</i>	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altre attività finanziarie non correnti			23.966			23.966
Altri crediti non correnti			370			
Crediti commerciali			118.526			118.526
Crediti per imposte dell'esercizio			16.110			16.110
Altri crediti correnti			16.936			16.936
Cassa e disponibilità liquide			30.586			30.586
<b>Totale</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>206.494</b>	<b>26</b>	<b>–</b>	<b>206.150</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi <i>leasing</i>	13.293				514.153	527.446
- di cui debito verso obbligazionisti					297.159	297.159
Passività finanziarie non correnti per <i>leasing</i>					410	410
Debiti commerciali					170.711	170.711
Debiti per imposte dell'esercizio					59.529	59.529
Altri debiti correnti					98.752	98.752
Passività finanziarie correnti esclusi <i>leasing</i>					72.704	72.704
Passività finanziarie correnti per <i>leasing</i>					1.215	1.215
<b>Totale</b>	<b>13.293</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>917.475</b>	<b>930.768</b>

Al 31 dicembre 2013

(importi in migliaia di Euro)	Attività e passività finanziarie valutate al <i>fair value</i>	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altri crediti non correnti			495			495
Crediti commerciali			118.095			118.095
Crediti per imposte dell'esercizio			17.809			17.809
Altri crediti correnti			17.740			17.740
Cassa e disponibilità liquide			60.720			60.720
<b>Totale</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>214.859</b>	<b>26</b>	<b>–</b>	<b>214.885</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi <i>leasing</i>	10.210				389.783	399.993
Passività finanziarie non correnti per <i>leasing</i>					1.368	1.368
Debiti commerciali					165.867	165.867
Debiti per imposte dell'esercizio					57.707	57.707
Altri debiti correnti					111.282	111.282
Passività finanziarie correnti esclusi <i>leasing</i>					146.071	146.071
Passività finanziarie correnti per <i>leasing</i>					1.028	1.028
<b>Totale</b>	<b>10.210</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>873.106</b>	<b>883.316</b>

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

### 5.1 Informativa sul fair value

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, vengono rappresentate nella tabella seguente le informazioni sul metodo scelto dal Gruppo per la determinazione del *fair value*. Le metodologie applicabili sono distinte nei seguenti livelli,

sulla base della fonte delle informazioni disponibili, come di seguito descritto:

- livello 1: prezzi praticati in mercati attivi;
- livello 2: valutazioni tecniche basate su informazioni di mercato osservabili, sia direttamente che indirettamente;
- livello 3: altre informazioni.

Nella tabella di seguito vengono rappresentate le attività e le passività del Gruppo che sono misurate al *fair value* al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013.

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

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

### 5.2 Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da Attività Cessate

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

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

- le singole voci di Conto Economico che sono incluse nella voce "Attività Cessate" sono riconducibili al Conto Economico di SEA Handling SpA in liquidazione per l'intero esercizio (e quindi anche con riferimento al periodo precedente alla entrata nella procedura di liquidazione, rappresentato dal primo semestre 2014);
- le singole voci di Conto Economico relative alle "Attività in funzionamento" sono presentate senza tenere conto dell'elisione delle transazioni infragruppo avvenute tra le due

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

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

risultanti da transazioni con soggetti esterni al Gruppo. Ne consegue che i flussi relativi alle "Attività in funzionamento" e quelli relativi alle "Attività Cessate" potrebbero non essere rappresentativi dei flussi finanziari del Gruppo SEA *post* discontinuità del *business handling* aviazione commerciale. Nel Rendiconto Finanziario Consolidato gli effetti sui

flussi di cassa connessi alle "Attività Cessate" sono esposti separatamente in una apposita riga aggiunta in ogni sezione del Rendiconto Finanziario.

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

### Conto Economico delle Attività Cessate

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		Delta	Delta %
	2014	2013		
Ricavi di gestione	78.194	114.676	(36.482)	-31,8%
<b>Totale ricavi</b>	<b>78.194</b>	<b>114.676</b>	<b>(36.482)</b>	<b>-31,8%</b>
<b>Costi operativi</b>				
Costi del lavoro	(98.476)	(94.987)	(3.489)	3,7%
Materiali di consumo	(1.519)	(1.912)	392	-20,5%
Altri costi operativi	(16.321)	(22.461)	6.140	-27,3%
Accantonamenti e svalutazioni	11.933	(16.214)	28.147	-173,6%
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(104.384)</b>	<b>(135.574)</b>	<b>31.190</b>	<b>-23,0%</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA</b>	<b>(26.190)</b>	<b>(20.898)</b>	<b>(5.292)</b>	<b>25,3%</b>
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	0	0	0	
Ammortamenti	(733)	(892)	159	-17,8%
<b>Risultato operativo</b>	<b>(26.923)</b>	<b>(21.790)</b>	<b>(5.133)</b>	<b>23,6%</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	0	0	0	
Oneri finanziari	0	0	0	
Proventi finanziari	29	38	(9)	-23,5%
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>(26.894)</b>	<b>(21.752)</b>	<b>(5.142)</b>	<b>23,6%</b>
Imposte	5.590	338	5.252	n.s.
<b>Risultato netto da Attività Cessate</b>	<b>(21.304)</b>	<b>(21.414)</b>	<b>110</b>	<b>-0,5%</b>

Come più ampiamente riportato nella Relazione sulla Gestione, SEA Handling SpA è stata posta in liquidazione in data 30 giugno 2014. L'attività caratteristica è proseguita fino al 31 agosto 2014. Con il trasferimento dell'organico ad Airport Handling SpA avvenuto in data 1° settembre 2014 è iniziata l'operatività di Airport Handling SpA, che per effetto della precedente assegnazione al *Trust* Milan Airport Handling Trust non rientra nell'area di consolidamento. Pertanto i dati del

2014 contengono 8 mesi di operatività della Società SEA Handling in liquidazione a fronte dei 12 mesi dell'esercizio precedente, con conseguenti limiti di comparabilità.

Per superare tali limiti di comparabilità, si presenta il Conto Economico comparativo degli 8 mesi di operatività 2014 con il corrispondente periodo 2013 (i dati gestionali utilizzati per il 2013 non sono stati assoggettati a revisione).

## Conto Economico delle Attività Cessate

(importi in migliaia di Euro)	Non assoggettato a revisione 8 mesi al		Delta	Delta %
	31/8/2014	31/8/2013		
Ricavi di gestione	77.494	77.680	(186)	-0,2%
<b>Totale ricavi</b>	<b>77.494</b>	<b>77.680</b>	<b>(186)</b>	<b>-0,2%</b>
<b>Costi operativi</b>				
Costi del lavoro	(95.117)	(64.599)	(30.518)	47,2%
Materiali di consumo	(1.505)	(1.340)	(165)	12,3%
Altri costi operativi	(15.066)	(15.079)	13	-0,1%
Accantonamenti e svalutazioni	10.990	(11.083)	22.073	-199,2%
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(100.698)</b>	<b>(92.101)</b>	<b>(8.597)</b>	<b>9,3%</b>
<b>Margine Operativo lordo / EBITDA</b>	<b>(23.204)</b>	<b>(14.421)</b>	<b>(8.783)</b>	<b>n.s.</b>
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	0	0	0	
Ammortamenti	(498)	(628)	130	-20,7%
<b>Risultato operativo</b>	<b>(23.702)</b>	<b>(15.049)</b>	<b>(8.653)</b>	<b>n.s.</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	0	0	0	
Oneri finanziari	0	0	0	
Proventi finanziari	24	17	7	41,2%
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>(23.678)</b>	<b>(15.032)</b>	<b>(8.646)</b>	<b>n.s.</b>
Imposte	4.952	340	4.612	n.s.
<b>Risultato netto da Attività Cessate</b>	<b>(18.726)</b>	<b>(14.692)</b>	<b>(4.034)</b>	<b>n.s.</b>

I ricavi di gestione dell'esercizio 2014 presentano un decremento del 32% rispetto al 2013. La riduzione è determinata dalla cessazione dell'operatività di SEA Handling in liquidazione a partire dal 1° settembre 2014.

Considerando, invece, il periodo di effettiva operatività del 2014 della SEA Handling in liquidazione con i primi otto mesi del 2013 i ricavi sono sostanzialmente allineati. I ricavi di *handling* al 31 agosto 2014 registrano un decremento del 3,5% rispetto al 31 agosto 2013 per effetto delle revisioni contrattuali dei prezzi dei servizi di *handling* (prevalentemente con Alitalia-CAI) e della diminuzione del traffico servito in parte controbilanciata dal trasferimento sullo scalo di Malpensa, nel corso del mese di maggio, dei voli dell'aeroporto di Bergamo. I ricavi non aeronautici al 31 agosto 2014 evidenziano un incremento del 22,8% rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente grazie all'aumento delle prestazioni di servizi a supporto delle attività del gestore aeroportuale e all'incremento degli "Altri ricavi" determinati da rilasci del fondo oneri futuri a fronte della realizzazione della ristrutturazione del personale, da prestazioni diverse e da sopravvenienze attive ordinarie.

I costi operativi delle attività cessate del 2014 ammontano a Euro 104,4 milioni e registrano un decremento del 23% (-31,2 milioni di Euro rispetto al 2013). In particolare, come anticipato, i costi operativi includevano nel 2013 l'accantonamento

al fondo oneri futuri per Euro 10.305 migliaia, relativo a SEA Handling, con l'obiettivo di allineare il valore dell'attivo netto, contribuito al consolidato dalla controllata, alla valutazione effettuata dagli Amministratori nel Bilancio Separato della Capogruppo in considerazione della riorganizzazione del settore dell'*handling* connessa alla revisione della struttura partecipativa esistente. Nel 2014, invece, tale ammontare impatta positivamente sui costi operativi dato che il fondo è stato rilasciato a fronte degli oneri di ristrutturazione del personale commentati di seguito.

Confrontando, per maggiore comparabilità, il periodo di effettiva operatività del 2014 con i primi otto mesi del 2013, i costi del lavoro crescono di circa Euro 30,5 milioni per effetto dei seguenti fenomeni (i) onere straordinario per la liquidazione del personale per circa Euro 25 milioni, (ii) minori risparmi rispetto all'esercizio precedente relativi alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, dell'inserimento nel mese di maggio e giugno di 150 FTE interinali medie mese per servire il traffico aggiuntivo trasferito da Bergamo per circa Euro 5 milioni.

Nel periodo liquidatorio sono inoltre stati addebitati al Conto Economico ulteriori oneri di ristrutturazione del personale per circa Euro 4,6 milioni; conseguentemente l'onere di ristrutturazione complessivo derivante dalla cessazione delle attività ammonta a circa Euro 29,6 milioni.

Gli "Altri costi operativi" dei primi otto mesi del 2014 sono sostanzialmente in linea con gli altri costi operativi del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Gli accantonamenti netti e le svalutazioni nette dell'esercizio 2014 impattano positivamente sul Conto Economico per Euro 11.933 migliaia ed evidenziano una differenza di Euro 28.147 migliaia rispetto all'esercizio 2013. Gli accantonamenti netti includono, come già anticipato, il rilascio del fondo rischi pari a Euro 10,3 milioni. Le svalutazioni nette si riferiscono alla svalutazione netta dei crediti effettuata in continuità con l'esercizio precedente e sono state determinate da rilasci del fondo svalutazione crediti risultato eccedente rispetto alle necessità di svalutazione.

Gli ammortamenti dell'esercizio 2014 sono pari a Euro 733 mila e sono relativi alle immobilizzazioni materiali. Si precisa che gli ammortamenti sono stati calcolati per tutto il 2014, nonostante la liquidazione della società SEA Handling, in ra-

gione del fatto che tali *asset* sono oggetto del contratto di locazione a Airport Handling SpA.

La voce imposte impatta positivamente sul Conto Economico e ammonta a Euro 5.590 migliaia includendo:

- imposte correnti per IRAP per Euro 1.175 migliaia (in diminuzione di Euro 813 migliaia rispetto al 2013);
- remunerazione dei benefici derivanti dell'istituto del Consolidato Fiscale dalla Capogruppo SEA per Euro 5.436 migliaia (rispetto al 2013 si registra un maggior beneficio pari a Euro 3.100 migliaia);
- imposte anticipate pari Euro 1.329 migliaia.

L'incremento del beneficio fiscale rispetto al 2013 è dovuto al corrispondente incremento della perdita che SEA Handling in liquidazione conferisce alla Capogruppo SEA SpA nell'ambito dell'istituto del Consolidato Fiscale IRES.

Le attività e le passività connesse alle "Attività Cessate" al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013 – riesposto – sono di seguito riportate:

#### Situazione Patrimoniale e Finanziaria delle Attività Cessate

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014 Totale	Al 31 dicembre 2013 * Totale	Delta	Delta %
<b>ATTIVITÀ</b>				
Immobilizzazioni immateriali	0	0	0	
Immobilizzazioni materiali	1.853	2.586	(733)	-28%
Investimenti immobiliari	0	0	0	
Partecipazioni in società collegate	0	0	0	
Partecipazioni disponibili per la vendita	0	0	0	
Imposte differite attive	1.329	0	1.329	n.s.
Altre attività finanziarie non correnti	0	0	0	
Altri crediti non correnti	0	2	(2)	-100%
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>3.182</b>	<b>2.588</b>	<b>594</b>	<b>23%</b>
Rimanenze	0	0		
Crediti commerciali	2.300	29.727	(27.427)	-92%
Crediti per imposte dell'esercizio	0	1.069	(1.069)	-100%
Altri crediti	9.600	8.091	1.509	19%
Cassa e disponibilità liquide	928	1.509	(581)	-39%
Crediti finanziari correnti	0	36.008	(36.008)	-100%
<b>Totale attivo corrente</b>	<b>12.828</b>	<b>76.403</b>	<b>(63.575)</b>	<b>-83%</b>
<b>Totale attivo delle attività destinate alla vendita</b>	<b>16.010</b>	<b>78.991</b>	<b>(62.981)</b>	<b>-80%</b>
<b>PASSIVITÀ</b>				
Capitale sociale	10.305	38.050	(27.745)	-73%
Altre riserve	1.567	(16.636)	18.203	-109%
Utili dell'esercizio	(21.304)	(21.414)	110	-1%
<b>Patrimonio netto di Gruppo</b>	<b>(9.432)</b>	<b>1</b>	<b>(9.433)</b>	<b>n.s.</b>
<b>Patrimonio netto di terzi</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi delle Attività Cessate</b>	<b>(9.432)</b>	<b>1</b>	<b>(9.433)</b>	<b>n.s.</b>
Fondo rischi e oneri	9.232	18.670	(9.438)	-51%
Fondi relativi al personale	0	29.159	(29.159)	-100%
Passività finanziarie non correnti	0	0	0	
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>9.232</b>	<b>47.829</b>	<b>(38.597)</b>	<b>-81%</b>
Debiti commerciali	1.211	14.140	(12.929)	-91%
Debiti per imposte dell'esercizio	582	2.001	(1.419)	-71%
Altri debiti	14.417	15.021	(604)	-4%
Passività finanziarie correnti	0	0	0	
<b>Totale Passivo corrente</b>	<b>16.210</b>	<b>31.162</b>	<b>(14.952)</b>	<b>-48%</b>
<b>Totale passivo delle attività destinate alla vendita</b>	<b>25.443</b>	<b>78.990</b>	<b>(53.547)</b>	<b>-68%</b>
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO DELLE ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA</b>	<b>16.010</b>	<b>78.991</b>	<b>(62.981)</b>	<b>-80%</b>

\* Riportato ai soli fini comparativi non essendo richiesto dal principio IFRS 5 riesporre i dati patrimoniali dell'esercizio precedente.

Le immobilizzazioni materiali sono diminuite di Euro 733 migliaia per effetto degli ammortamenti del 2014 che, come anticipato, continuano a decorrere in ragione della locazione degli *asset* ad Airport Handling SpA. In particolare, è opportuno segnalare che nel corso del 2014 sono state predisposte due valutazioni circa il valore corrente del parco mezzi da due differenti esperti indipendenti ed entrambe le valutazioni hanno evidenziato valori significativamente superiori ai valori netti contabili residui. In data 12 novembre 2014 il liquidatore ha pertanto indetto una gara pubblica per la vendita del parco mezzi le cui manifestazioni di interesse sarebbero dovute pervenire entro il 26 gennaio 2015. Tale gara è andata deserta in quanto nessuna impresa ha manifestato interesse per i beni posti in vendita nei termini indicati nel bando, salvo alcune richieste di informazioni comunicate informalmente fuori dall'ambito della procedura ad evidenza pubblica, volte a valutare l'ipotesi di acquisto solo di alcuni dei mezzi a prezzi peraltro inferiori di gran lunga a quelli indicati nelle sopraccitate perizie.

Con riferimento all'esito negativo della gara pubblica di vendita dei propri mezzi Airport Handling SpA in data 26 febbraio 2015 ha inviato una manifestazione di interesse non vincolante a SEA Handling SpA in liquidazione per l'acquisto di almeno 6 dei 9 lotti oggetto di pubblica offerta ad un valore sostanzialmente allineato a quello del bando di gara.

Per completezza informativa si ricorda che in data 1° settembre 2014 è stato sottoscritto un contratto di affitto del parco mezzi con Airport Handling SpA per il periodo 1° settembre 2014 – 31 agosto 2015 per consentire temporaneamente la prosecuzione delle attività di *handling* nell'aeroporto di Linate. Anche il valore del contratto di affitto è stato oggetto di verifica di congruità da parte degli esperti indipendenti sopraccitati. In tale contesto – contraddistinto da (i) perizie che evidenziano valori correnti del parco mezzi superiori al valore netto contabile, (ii) evidenza che nessun operatore ha partecipato all'asta pubblica di vendita, (iii) assenza di manifestazioni di interessi vincolanti e conseguentemente l'inesistenza nei fatti di un mercato attivo di tali mezzi – il Liquidatore di SEA Handling ha confermato il valore netto contabile quale presumibile valore di realizzo pur nelle incertezze sopra descritte.

Al 31 dicembre 2014, al fine di normalizzare l'effetto degli utilizzi e degli scioglimenti degli accantonamenti ai fondi rischi per contenziosi con il personale e per gli oneri della ristrutturazione aziendale, sono state iscritte imposte anticipate il cui effetto *reversal* avverrà nel corso dell'esercizio 2015.

La contrazione dei crediti commerciali verso i clienti e verso la controllante è pari a Euro 27.427 migliaia ed è connessa principalmente alla cessazione dell'attività.

Al 31 dicembre 2014 gli altri crediti ammontano complessivamente a Euro 9.600 migliaia e registrano un incremento di Euro 1.509 migliaia rispetto al 31 dicembre 2013. Tale variazione deriva dall'incremento del credito verso la controllante per il beneficio fiscale riconosciuto da SEA SpA nell'ambito del consolidato fiscale del 2014 e per effetto dell'aumento dei crediti verso INPS e Fondo Volo. Si precisa che al 31 dicembre 2014 non sono stati calcolati i risconti attivi a seguito della cessazione dell'operatività.

Le disponibilità liquide sono costituite per Euro 918 migliaia da depositi bancari e per Euro 10 migliaia da denaro e valori in cassa.

Al 31 dicembre 2014 i crediti finanziari correnti risultano essere pari a zero. Nel corso del mese di settembre 2014 è stato chiesto dal Liquidatore di SEA Handling l'incasso del residuo del credito finanziario vantato verso SEA a copertura dei fabbisogni della procedura liquidatoria. L'importo incassato è stato di Euro 27.470 migliaia, pertanto tale credito è stato azzerato e la liquidità è stata utilizzata nel contesto dei fabbisogni di liquidazione del personale. I crediti derivanti dalla gestione della tesoreria centralizzata del Gruppo SEA (pari a Euro 8.540 migliaia al 31 dicembre 2013) sono stati azzerati. Si precisa che dal mese di agosto 2014 non maturano interessi in capo a SEA Handling in liquidazione sulle posizioni di debito e credito finanziario infragruppo.

Il Patrimonio Netto delle attività cessate (deficit patrimoniale per Euro 9.432 migliaia al 31 dicembre 2014) è diminuito di Euro 9.433 migliaia rispetto al 31 dicembre 2013. Il capitale sociale è diminuito di Euro 27.745 migliaia a seguito della copertura delle perdite risultanti dal bilancio dell'esercizio 2013 di SEA Handling pari a Euro 27.745 migliaia mediante riduzione del capitale sociale da Euro 38.050 migliaia a Euro 10.305 migliaia. Le altre riserve aumentano di Euro 18.203 migliaia rispetto al 31 dicembre 2013, principalmente per effetto di Euro 11.870 migliaia per apporti effettuati da SEA alla controllata SEA Handling in liquidazione al fine di dotare finanziariamente la liquidazione di SEA Handling.

Infine, è opportuno segnalare che il *deficit* patrimoniale al 31 dicembre 2014, è di natura temporanea; infatti, in considerazione dell'impegno assunto da SEA in data 25 marzo 2014 a garanzia della conclusione *in bonis* della procedura liquidatoria, il liquidatore potrà richiedere a SEA il sostegno patrimoniale e finanziario per l'importo necessario a riequilibrare il *deficit* patrimoniale e finanziario alla data della richiesta. Conseguentemente, la posizione di *deficit* esposta non è rappresentativa di un permanente ed effettivo squilibrio patrimoniale delle attività cessate. In particolare, ad oggi SEA ha effettuato versamenti per complessivi Euro 12.991 migliaia

che riequilibrano la posizione di *deficit* patrimoniale in essere al 31 dicembre 2014.

Rispetto al 31 dicembre 2013, i fondi per rischi e oneri diminuiscono di Euro 9.438 migliaia. La variazione, come già anticipato, è relativa per Euro 10,3 milioni al rilascio del fondo rischi accantonato nell'esercizio. Il saldo al 31 dicembre 2014, pari a Euro 9.232 migliaia, si riferisce per Euro 7.143 migliaia al residuo dell'accantonamento stanziato nel corso del 2014 a titolo di incentivo all'esodo (per i dipendenti soggetti alla risoluzione del rapporto di lavoro) o integrazione salariale di Euro 29.600 migliaia.

Il fondo TFR ha subito nel corso del 2014 un decremento di Euro 23.446 migliaia per effetto dei pagamenti per le cessazioni dei rapporti di lavoro dei dipendenti con la società SEA Handling in liquidazione; il saldo al 31 dicembre 2014 di Euro 5.713 migliaia è classificato nella voce "Debiti verso altri" in quanto liquidato il 1° gennaio 2015.

La contrazione dei debiti commerciali verso i fornitori è pari a Euro 12.929 migliaia ed è connessa principalmente alla cessazione dell'operatività della SEA Handling in liquidazione.

Al 31 dicembre 2014 i debiti tributari sono pari a Euro 582 migliaia in diminuzione di Euro 1.419 migliaia principalmente per la diminuzione del debito per IRPEF sul lavoro dipendente.

Rispetto al 31 dicembre 2013 gli "Altri debiti" sono diminuiti di Euro 604 migliaia (-4%). Gli effetti che hanno determinato tale variazione sono contrapposti. In particolare, la riduzione dei debiti verso le parti correlate e decremento dei debiti verso i dipendenti e dei debiti verso gli enti previdenziali sono in parte compensati dalla riclassifica (per Euro 5.711 migliaia) dei debiti per TFR, riclassificati dalla voce "Fondi relativi al personale" alla voce "Altri debiti" in quanto il fondo TFR è stato interamente liquidato nel mese di gennaio 2015.

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

#### Rendiconto finanziario delle Attività Cessate

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>		
Risultato prima delle imposte delle Attività Cessate	(26.894)	(21.752)
Rettifiche:		
Ammortamenti di immobilizzazioni materiali ed immateriali	733	892
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	(9.438)	10.840
Variazione dei fondi del personale	(23.446)	(712)
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	(1.414)	2.828
Oneri finanziari netti	(29)	(31)
Altre variazioni non monetarie	(511)	(26)
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle Attività Cessate	(60.999)	(7.961)
Variazione crediti commerciali e altri crediti	28.827	332
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(15.998)	644
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle Attività Cessate	12.829	976
Incasso del beneficio fiscale al netto delle imposte sul reddito pagate	1.727	(2.311)
<b>Cash flow assorbito dall'attività operativa delle Attività Cessate</b>	<b>(46.443)</b>	<b>(9.296)</b>
Investimenti in immobilizzazioni materiali		(41)
Disinvestimenti in immobilizzazioni finanziarie	2	1
<b>Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle Attività Cessate</b>	<b>2</b>	<b>(40)</b>
Aumento di capitale e riserve di Patrimonio Netto	9.823	0
Variazione altre attività / passività finanziarie	36.008	10.099
Interessi incassati	29	31
<b>Cash flow derivante dall'attività di finanziamento delle Attività Cessate</b>	<b>45.860</b>	<b>10.130</b>
<b>Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide</b>	<b>(581)</b>	<b>793</b>
Disponibilità liquide di inizio periodo	1.509	716
Disponibilità liquide di fine periodo	928	1.509

Il "Cash flow derivante dall'attività di finanziamento delle Attività Cessate" del 2014 ammonta ad Euro 45.860 migliaia ed è generato dai seguenti fattori:

- incasso del credito finanziario nel corso del mese di settembre 2014 da parte di SEA Handling in liquidazione, vantato verso SEA a copertura dei fabbisogni della procedura liquidatoria. L'importo incassato è stato di Euro 27.470 migliaia;
- i crediti derivanti dalla gestione della tesoreria centralizzata del Gruppo SEA (pari a Euro 8.540 migliaia) sono stati azzerati;
- apporto in conto capitale per la copertura degli oneri della ristrutturazione;
- interessi incassati per Euro 29 migliaia.

Il "Cash flow assorbito dall'attività operativa delle Attività Cessate" è influenzato in modo significativo dalla cessazione dell'attività già descritta. I principali effetti sono: (i) pagamenti del TFR per Euro 23,4 milioni (ii) incassi di crediti per 28,8 milioni (iii) estinzione di debiti per Euro 16 milioni. Si ricorda, come precedentemente anticipato nel commento della temporaneità del deficit patrimoniale presentato nelle attività cessate, che con lettera del 25 marzo 2014 SEA si è impegnata a sostenere il processo di liquidazione della Società per ottenerne la conclusione *in bonis*, con conseguenza che gli eventuali assorbimenti di cassa futuri determinati dalla procedura di liquidazione ed eccedenti la capacità di generazione autonoma di liquidità, saranno coperti da SEA nel contesto dell'impegno assunto con la citata lettera.

### 5.3 Informativa per settori operativi

A seguito dell'emissione di obbligazioni a tasso fisso per Euro 300 milioni, avvenuta nel mese di aprile 2014, la Capogruppo rientra tra le società che emettendo titoli azionari quotati in mercati regolamentati sono tenute a fornire l'informativa richiesta dall'IFRS 8. Pertanto nella presente Relazione Finanziaria annuale sono esposti i dati per settore operativo al 31 dicembre 2014 ed i relativi dati comparativi al 31 dicembre 2013. È importante sottolineare che per il tipo di attività svolta dal Gruppo l'elemento "traffico" risulta essere condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali. Il Gruppo SEA ha identificato quattro settori operativi, come meglio riportato nella Relazione sulla Gestione ed in particolare: (i) *Aviation*, (ii) *Non Aviation*, (iii) *Handling*, (iv) Energia. In particolare è in fase di completamento un progetto volto a definire in maniera più appropriata la misura di *performance* economica per i settori operativi *Aviation* e *Non Aviation* riconducibili alla medesima Legal Entity SEA SpA per i quali ad oggi risultano disponibili separatamente solamente i ricavi così come riportati nella Rela-

zione sulla Gestione. Pertanto, ai fini dell'informativa prevista dall'IFRS 8, si ritiene opportuno esporre provvisoriamente al 31 dicembre 2014, i dati aggregati relativi ai settori operativi *Aviation* e *Non Aviation*. Di seguito sono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali settori operativi identificati.

*Aviation* e *Non Aviation*: le attività *Aviation* sono costituite dalle attività aeroportuali "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci. Consistono nella gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti che compongono gli stessi aeroporti, e nell'offerta ai clienti del Gruppo SEA dei servizi e delle attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale. I ricavi generati da tali attività sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, nonché dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso di banchi *check-in* e spazi da parte di vettori e *handler*. Le attività *Non Aviation*, invece, includono l'offerta di una gamma ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli Aeroporti di Milano, nonché l'attività di *real estate*. I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente da SEA ovvero, con riferimento alle attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle *royalty* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito. Le attività *Aviation* includono inoltre le attività di aviazione generale che sono svolte attraverso la controllata Ali Trasporti Aerei ATA SpA, acquisita nel corso del 2013 e che fornisce l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* (aviazione commerciale e generale) presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate.

*Handling*: il segmento *handling* nel 2014 è riferibile alla sola attività di *handling* di aviazione generale connessa alla operatività della controllata ATA Ali Servizi SpA acquisita dal Gruppo alla fine del 2013 e alla collegata Malpensa Logistica Europa SpA (detenuta al 25% e consolidata con il metodo del Patrimonio Netto) che operano quindi al di fuori del *business* dell'*handling* aviazione commerciale. Come già riportato nella Relazione sulla Gestione nella circostanza di uscita da un settore strategico (così definito, ai sensi dell'IFRS 8, fattispecie applicabile al settore "*handling*"), il principio contabile IFRS 5 prevede che il Conto Economico 2014 della linea di *business* in "*discontinued operation*" non concorra al risultato dell'esercizio su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di *business* in "*discontinued operation*" sia riflesso in una specifica linea distinta del Conto Economico denominata

“Risultato netto da Attività Cessate”; stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al *business* in “*discontinued operation*”, che non concorrono agli attivi e passivi delle attività continue ma vengono esposti sinteticamente in specifiche voci dell’attivo e del passivo. Il principio IFRS 5 richiede altresì che il Conto Economico dell’esercizio comparativo venga riesposto in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività continuate e cessate nei due esercizi esposti nella comunicazione finanziaria. L’informativa per settore riportata nelle seguenti tabelle espone solo le risultanze delle attività in funzionamento. Parimenti i dati economici e patrimoniali delle attività cessate sono state riportate e sono oggetto di specifici commenti al paragrafo “5.2 Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da Attività Cessate”. Conseguentemente l’informativa di settore dell’esercizio comparativo è

stata riesposta tenuto conto dell’uscita del Gruppo dal *business* dell’*handling* aviazione commerciale.

Energia: le attività del segmento Energia – prestate attraverso la società SEA Energia, controllata da SEA – comprendono la generazione e la vendita di energia elettrica e termica, destinata sia alla copertura del fabbisogno degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, sia alla vendita al mercato esterno. Nelle tabelle seguenti sono esposti dati economici e patrimoniali afferenti i settori indicati, riconciliati con i dati presentati nella presente Relazione. I Principi Contabili utilizzati per la rilevazione e la valutazione delle informazioni di segmento sono gli stessi utilizzati per la redazione del Bilancio del Gruppo SEA. I dati del settore *Aviation* al 31 dicembre 2014 includono ricavi relativi al *business* aviazione generale acquisito nel mese di dicembre 2013.

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

(importi in migliaia di Euro)	<i>Aviation Non Aviation</i>	<i>Energia</i>	<i>Handling</i>	<b>Bilancio Consolidato</b>
Ricavi	609.790	45.431	1.974	657.195
Scritture consolidamento ed elisioni IC	(4.952)	(30.609)		(35.562)
<b>Totale ricavi di gestione</b>	<b>604.838</b>	<b>14.822</b>	<b>1.974</b>	<b>621.634</b>
Ricavi IFRIC 12	63.466			63.466
<b>Totale ricavi</b>	<b>668.304</b>	<b>14.822</b>	<b>1.974</b>	<b>685.100</b>
Ammortamenti e accantonamenti	89.253	4.602	326	94.181
<b>Risultato operativo</b>	<b>158.355</b>	<b>(28.116)</b>	<b>(541)</b>	<b>129.697</b>
Proventi (oneri) oneri da partecipazioni				2.027
Oneri finanziari				(24.549)
Proventi finanziari				1.430
<b>Risultato prima delle imposte</b>				<b>108.605</b>
<b>Investimenti in immobilizzazioni</b>	<b>96.260</b>	<b>756</b>	<b>8</b>	<b>97.024</b>
Materiali	17.635	756	6	18.397
Immateriali	78.625	0	2	78.627

## Informativa di settore: dati economici e patrimoniali al 31 dicembre 2013 (riesposizione)

(importi in migliaia di Euro)	<i>Aviation e Non Aviation</i>	<i>Energia</i>	<i>Handling</i>	<b>Bilancio Consolidato</b>
Ricavi	558.280	55.770	0	614.049
Scritture consolidamento ed elisioni IC	(843)	(34.668)		(35.510)
<b>Totale ricavi di gestione</b>	<b>557.437</b>	<b>21.102</b>	<b>0</b>	<b>578.539</b>
Ricavi IFRIC 12	67.000			67.000
<b>Totale ricavi</b>	<b>624.437</b>	<b>21.102</b>	<b>0</b>	<b>645.539</b>
Ammortamenti e accantonamenti	94.188	4.414	0	98.602
<b>Risultato operativo</b>	<b>135.318</b>	<b>(27.787)</b>	<b>0</b>	<b>107.531</b>
Proventi (oneri) oneri da partecipazioni				507
Oneri finanziari				(22.158)
Proventi finanziari				1.001
<b>Risultato prima delle imposte</b>				<b>86.881</b>
<b>Investimenti in immobilizzazioni</b>	<b>89.094</b>	<b>1.325</b>	<b>83</b>	<b>90.502</b>
Materiali	11.465	1.325	67	12.857
Immateriali	77.629	0	16	77.645

## 6. Note alla Situazione Patrimoniale e Finanziaria

### 6.1 Immobilizzazioni immateriali

Le tabelle di seguito riepilogano le movimentazioni per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 2013 relative alle immobilizzazioni immateriali.

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

Nella colonna "Modifica perimetro consolidato" sono riportati i valori della società Airport Handling SpA al 31 dicembre 2013 (Nota 2.5).

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per Euro 916.330 migliaia al 31 dicembre 2014 a fronte di Euro 884.429 migliaia al 31 dicembre 2013. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato, in quanto destinati a essere devoluti al concedente al termine della concessione. L'ammortamento dell'esercizio 2014 è pari a Euro 34.924 migliaia. Gli incrementi dell'esercizio derivano per Euro 58.334 migliaia dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nei "Diritti su beni in concessione e acconti", oltre che da investimenti dell'anno di Euro 10.667 migliaia che comprendono la devoluzione gratuita per Euro 7.479 migliaia del fabbricato e

relative pertinenze costruite dalla società De Montis SpA negli anni 1997-1998, all'interno dell'aeroporto di Milano Malpensa e adibito ad attività di *catering*; tale accordo commerciale, al quale è successivamente subentrata la LSG Sky Chef SpA, prevedeva il trasferimento dell'immobile in favore di SEA a titolo gratuito.

Sui beni rientranti nel diritto concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 7.8.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a Euro 45.497 migliaia, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2014. Le principali opere riguardano i lavori di *restyling* dell'aerostazione del Terminal 1 di Malpensa, l'ade-

guamento del fabbricato merci situato presso il Terminal 2 di Malpensa, i lavori strutturali di ampliamento del 3°/3° di Malpensa, la relativa realizzazione degli impianti di trasporto delle persone (ascensori, scale e marciapiedi mobili) e dell'impianto di riconsegna dei bagagli da stiva; il completamento del 3°/3° di Malpensa è previsto nel primo semestre del 2015. I decrementi dell'esercizio, ovvero la riclassificazione a beni in concessione, sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale del 3°/3 di Malpensa.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a Euro 12.859 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 7.217 migliaia al 31 dicembre 2013), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti hanno principalmente riguardato nel corso del 2014 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, di cui Euro 12.342 migliaia relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti ed iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed

acconti" che al 31 dicembre 2014 presenta un saldo residuo di Euro 1.258 migliaia, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2014 non sono stati individuati indicatori di *impairment*, a eccezione della svalutazione apportata ai Diritti su beni in concessione, a seguito del *restyling* dell'aerostazione della società SEA Prime SpA (già ATA Ali Servizi SpA) per Euro 1.268 migliaia. In particolare, l'entrata in vigore del Decreto Lupi, pur determinando una riduzione dei passeggeri in transito a Malpensa, non comporta effetti tali da ridurre il traffico al di sotto delle soglie previste nel Contratto di Programma per definire tariffe coerenti con la remunerazione degli investimenti.

Nel corso dell'esercizio 2013 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

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

## 6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione delle immobilizzazioni materiali dal 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2014.

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

Nella colonna "Modifica perimetro consolidamento" sono riportati i valori della società SEA Handling SpA al 31 dicembre 2013 (Nota 2.5).

Gli investimenti correlati sia allo sviluppo del settore *Aviation*, che, come già rappresentato, in conformità all'applicazione dell'IFRIC 12, sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, sia allo sviluppo del settore *Non Aviation* hanno riguardato principalmente l'avanzamento delle opere di completamento del 3°/3° di Malpensa e la realizzazione del nuovo parcheggio dipendenti situato nell'area della *cargo city* di Malpensa.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" comprendono, inoltre, l'acquisto di nuovi macchinari di pista e la realizzazione del sistema di controllo degli accessi e sosta veicoli a Malpensa.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2014 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*. In particolare, l'entrata in vigore del Decreto Lupi, pur determinando una riduzione dei passeggeri in transito a Malpensa, non comporta effetti tali da ridurre il traffico al di sotto delle soglie previste nel Contratto di Programma per definire tariffe coerenti con la remunerazione degli investimenti.

Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto dei contributi dello Stato e della Comunità europea, pari al 31 dicembre 2014 rispettivamente a Euro 495.654 migliaia ed Euro 1.831 migliaia.

Nel corso dell'esercizio 2013 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2012	Incrementi del periodo	Aggregazione di imprese	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni / insussistenza vendita	Ammortamenti	Svalutazioni	Al 31 dicembre 2013
<b>Valori lordi</b>								
Beni immobili	197.820		1.197	4.579	(812)			202.785
Impianti e macchinari	134.105	1.217	1.161		(2.482)			134.000
Attrezzature industriali e commerciali	51.292	540	36		(696)			51.171
Altri beni mobili	102.733	3.472	3.858	2.207	(1.317)			110.953
Immobilizzazioni in corso ed acconti	3.609	7.628		(7.620)				3.618
<b>Totale valori lordi</b>	<b>489.559</b>	<b>12.857</b>	<b>6.252</b>	<b>(833)</b>	<b>(5.307)</b>			<b>502.527</b>
<b>Fondi ammortamenti e svalutazioni</b>								
Beni immobili	(64.401)		(164)		108	(5.816)	(8.200)	(78.473)
Impianti e macchinari	(83.393)		(839)		2.482	(4.655)		(86.405)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.319)		(9)		695	(2.170)		(47.803)
Altri beni mobili	(86.654)		(2.785)		1.315	(5.228)		(93.352)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	(2.920)			2.920				
<b>Totale fondi ammortamento e svalutazione</b>	<b>(283.688)</b>		<b>(3.797)</b>	<b>2.920</b>	<b>4.600</b>	<b>(17.869)</b>	<b>(8.200)</b>	<b>(306.033)</b>
<b>Valori netti</b>								
Beni immobili	133.419		1.032	4.579	(703)	(5.816)	(8.200)	124.312
Impianti e macchinari	50.711	1.217	322			(4.655)		47.595
Attrezzature industriali e commerciali	4.973	540	27			(2.170)		3.370
Altri beni mobili	16.079	3.472	1.073	2.207	(2)	(5.228)		17.601
Immobilizzazioni in corso ed acconti	689	7.628		(4.700)				3.618
<b>Totale valori netti</b>	<b>205.870</b>	<b>12.857</b>	<b>2.455</b>	<b>2.087</b>	<b>(705)</b>	<b>(17.869)</b>	<b>(8.200)</b>	<b>196.495</b>

### 6.3 Investimenti immobiliari

Di seguito le tabelle relative agli investimenti immobiliari:

#### Investimenti immobiliari

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Valori lordi	4.148	4.149
Fondi ammortamento	(734)	(733)
<b>Totale investimenti immobiliari netti</b>	<b>3.414</b>	<b>3.416</b>

#### Movimentazione fondo ammortamento

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Valori iniziali	(733)	(733)
Decrementi	1	2
Ammortamenti	(2)	(2)
<b>Valore finale</b>	<b>(734)</b>	<b>(733)</b>

La voce include i valori dei fabbricati a uso civile non strumentali all'attività d'impresa del Gruppo (appartamenti e box). Pur in presenza di condizioni di incertezza connesse al merca-

to immobiliare non si ravvisano perdite di valore degli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2014.

## 6.4 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione della voce "Partecipazioni in società collegate" dal 31 dicembre 2013 al 31 dicembre 2014.

### Partecipazioni in società collegate

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013	Movimentazione		Al 31 dicembre 2014
		Incrementi / rivalutazioni	Decrementi / svalutazioni	
SACBO SpA	29.107		(1.321)	27.786
Dufrital SpA	6.436	2.123	0	8.559
Disma SpA	2.571		(31)	2.540
Malpensa Logistica Europa SpA	1.825	276	0	2.101
SEA Services Srl	489	406	0	895
<b>Totale</b>	<b>40.429</b>	<b>2.805</b>	<b>(1.352)</b>	<b>41.881</b>

Le società partecipate sono tutte residenti in Italia. Il patrimonio netto delle società collegate è stato rettificato per tener conto degli adeguamenti ai Principi Contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28. Il Patrimonio Netto rettificato di competenza del Gruppo SEA

al 31 dicembre 2014 ammonta a Euro 41.881 migliaia rispetto a Euro 40.429 migliaia al 31 dicembre 2013.

## 6.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

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

Ragione sociale	% possesso	
	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport SpA	0,227%	0,227%
Aerpuertos Argentina 2000 SA	8,5%	8,5%

Le tabelle di seguito riepilogano il dettaglio della movimentazione delle partecipazioni disponibili per la vendita dell'esercizio 2014:

### Partecipazioni disponibili per la vendita

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013	Movimentazione		Al 31 dicembre 2014
		Incrementi / rivalutazioni / riclassifiche	Decrementi / svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	25			25
Romairport SpA	1			1
Aerpuertos Argentina 2000 SA				
<b>Totale</b>	<b>26</b>			<b>26</b>

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

## 6.6 Imposte differite attive

Di seguito si riporta il dettaglio delle imposte differite attive:

### Imposte differite attive nette

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Imposte anticipate attive	78.912	66.072
Imposte differite passive	(32.354)	(36.041)
<b>Totale imposte differite attive nette</b>	<b>46.558</b>	<b>30.031</b>

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2014 è riepilogata di seguito:

### Imposte anticipate nette

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013	Riclassifiche	Rilascio / accantonamento a Conto Economico	Rilascio / accantonamento a Patrimonio Netto	Al 31 dicembre 2014
Fondi indeducibili	23.690	0	8.364	0	32.054
Svalutazione beni	18.081	0	(2.599)	0	15.482
Ammortamenti	19.950	0	604	0	20.554
Gruppo ATA	455	0	549	0	1.004
Attualizzazione TFR (IAS 19)		1.410	696	1.381	3.487
Valutazione a <i>fair value</i> dei derivati	2.531			876	3.407
Altre differenze temporanee	1.364	(1.674)	3.232		2.922
<b>Totale imposte anticipate</b>	<b>66.072</b>	<b>(264)</b>	<b>10.846</b>	<b>2.257</b>	<b>78.912</b>
Ammortamenti	(7.484)	0	3.221	0	(4.263)
Attualizzazione TFR (IAS 19)	(2.045)	264	0	0	(1.781)
Fondi rischi	(8.680)	0	0	0	(8.680)
Valutazione partecipazioni al <i>fair value</i>	2	0	0	0	2
Leasing finanziario	(499)	0	0	0	(499)
IFRIC 12	(13.906)	0	193	0	(13.713)
Allocazione plusvalore ATA	(2.849)	0	0	0	(2.849)
Altre differenze temporanee	(580)	0	9	0	(571)
<b>Totale imposte differite</b>	<b>(36.041)</b>	<b>264</b>	<b>3.423</b>	<b>0</b>	<b>(32.354)</b>
<b>TOTALE IMPOSTE ANTICIPATE AL NETTO DELLE DIFFERITE</b>	<b>30.031</b>	<b>0</b>	<b>14.269</b>	<b>2.257</b>	<b>46.558</b>

Al 31 dicembre 2014 non sussistono perdite fiscali per le quali si renda necessario iscrivere imposte anticipate.

## 6.7 Altre attività finanziarie non correnti

Il saldo della voce "Altre attività finanziarie non correnti" si riferisce ai versamenti in conto capitale effettuati a favore di Airport Handling al netto delle svalutazioni effettuate nell'esercizio 2013 e 2014 per complessivi Euro 1.034 migliaia a fronte delle perdite generate prima della cessione al *Trust*. Si ricorda

che la società è stata costituita il 9 settembre 2013 con un capitale sociale di Euro 10 migliaia versato interamente dall'unico socio SEA il 27 settembre 2013. In data 30 ottobre 2013, l'Assemblea Straordinaria di Airport Handling aveva deliberato di aumentare il capitale sociale fino a un massimo di Euro 90 migliaia, da offrire in opzione al socio SEA, aumento interamente sottoscritto con versamenti effettuati nel mese di novembre 2013 e di febbraio 2014.

In data 3 aprile 2014, l'Assemblea Ordinaria della società

Airport Handling (costituita il 9 settembre 2013) ha deliberato di aumentare il capitale sociale fino a un massimo di Euro 2.500 migliaia da offrire in opzione al Socio SEA. La prima *tranche* di Euro 500 migliaia è stata sottoscritta in Assemblea e versata contestualmente dal Socio SEA. Le due *tranche* successive sono state versate da SEA a giugno (Euro 710 migliaia) e luglio 2014 (Euro 1.290 migliaia) su richiesta del Consiglio di Amministrazione di Airport Handling.

In data 30 giugno 2014 il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA ha deliberato la costituzione del *Trust*, denominato "Milan Airport Handling Trust", regolato dalla legge di Jersey, Isole del Canale, allo scopo di adottare ogni miglior procedura per attuare la discontinuità con l'attività di *handling*, precedentemente svolta da SEA Handling SpA, ai termini e alle condizioni previsti nell'atto istitutivo del Milan Airport Handling Trust.

In data 27 agosto 2014 l'Assemblea Ordinaria della controllata Airport Handling Srl ha deliberato l'aumento di capitale sociale a Euro 5.000 migliaia, mediante l'utilizzo di versamenti in conto futuro aumento di capitale. In pari data SEA, Socio unico di Airport Handling, con la sottoscrizione dell'Atto di Dotazione di *Trust* ha trasferito al *Trust* di scopo "Milan Airport Handling Trust": (i) l'intera partecipazione di nominali Euro 5.000 migliaia; (ii) ogni diritto alla medesima spettante in dipendenza dell'aumento di capitale di Airport Handling.

Il tutto senza corrispettivo alcuno e in attuazione di quanto previsto nell'atto istitutivo del *Trust*. Successivamente a tale trasferimento di proprietà, in data 27 agosto 2014, è avvenuta la trasformazione di Airport Handling Srl in Società per azioni, con nomina dei nuovi organi sociali ed emissione di n. 20.000 Strumenti Finanziari Partecipativi (SFP), del valore di Euro 1 migliaia ciascuno, sottoscritti da SEA SpA con assenso dell'Azionista unico Milan Airport Handling Trust. Tali SFP hanno caratteristica di *equity* (quindi non soggetti ad alcun obbligo di restituzione dell'apporto effettuato da SEA), privi di diritti amministrativi ma assimilabili ad azioni dal punto di vista dei diritti patrimoniali; in particolare tali SFP danno diritto agli utili e alle riserve e alle altre poste patrimoniali, anche in sede di liquidazione della società.

Si segnala che la riserva denominata "Riserva apporto Strumento Finanziario Partecipativo" a fronte dell'apporto effettuato da SEA con la sottoscrizione degli SFP è idonea al rispetto dei requisiti di patrimonializzazione previsti dall'art. 13 D.Lgs. 18/1999 per lo svolgimento dell'attività della società.

In data 28 agosto SEA ha provveduto al corrispondente versamento per Euro 20.000 migliaia.

## 6.8 Altri crediti non correnti

Di seguito la tabella degli altri crediti non correnti:

### Altri crediti non correnti

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Crediti tributari		104
Crediti verso altri	370	391
<b>Totale altri crediti non correnti</b>	<b>370</b>	<b>495</b>

I crediti tributari, pari a Euro 104 migliaia al 31 dicembre 2013, si riferivano in prevalenza al prelievo forzoso sul TFR relativo alla controllata SEA Handling e sono stati compensati nel corso dell'esercizio 2014, nell'ambito dell'operazione di trasferimento e cessazione dei rapporti di lavoro della società in liquidazione.

I crediti verso altri, pari a Euro 370 migliaia al 31 dicembre

2014 (Euro 391 migliaia al 31 dicembre 2013) si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

## 6.9 Rimanenze

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

### Rimanenze

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Materie prime, sussidiarie e di consumo	5.793	6.716
<b>Totale rimanenze</b>	<b>5.793</b>	<b>6.716</b>

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali; nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

La comparazione con i valori di presumibile realizzo o sosti-

tuzione non determina la necessità di iscrizione di un fondo svalutazione rimanenze.

### 6.10 Crediti commerciali

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

#### Crediti commerciali

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Crediti commerciali verso clienti	109.004	111.883
Crediti commerciali verso imprese collegate	9.522	6.212
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>118.526</b>	<b>118.095</b>

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

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo

stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime che è stato descritto nei precedenti paragrafi 2.7 e 4.1 a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

#### Fondo svalutazione crediti

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Fondo iniziale	(112.478)	(103.060)
Aggregazioni d'imprese <sup>(*)</sup>		(174)
Riclassifica IFRS 5 <sup>(**)</sup>	34.652	
Incrementi	(14.416)	(9.579)
Utilizzi / scioglimenti	2.499	335
<b>Totale Fondo svalutazione crediti</b>	<b>(89.743)</b>	<b>(112.478)</b>

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

\*\* *Saldo al 31 dicembre 2013 del fondo svalutazione crediti di SEA Handling SpA, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.*

Gli accantonamenti netti al fondo, pari ad Euro 14.416 migliaia per l'esercizio 2014 (Euro 9.579 migliaia per l'esercizio 2013) sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

In particolare gli utilizzi / scioglimenti relativi all'esercizio 2014, pari a Euro 2.499 migliaia, sono riconducibili alla chiusura nel corso dell'anno dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi

erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati; si ricorda che nel mese di agosto 2014 è stato definito un accordo transattivo con Alitalia – Compagnia Aerea Italiana SpA a chiusura di tutte le contestazioni in essere.

La variazione dei crediti commerciali al 31 dicembre 2014, rispetto al precedente esercizio è strettamente correlata all'incremento del volume d'affari del Gruppo, per i cui dettagli si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

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

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

### Altri crediti correnti

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Crediti per imposte dell'esercizio	16.110	17.809
Crediti verso altri	16.936	17.740
<b>Totale altri crediti correnti</b>	<b>33.046</b>	<b>35.549</b>

I crediti per imposte dell'esercizio al 31 dicembre 2014 si riferiscono: per Euro 10.414 migliaia alla rideterminazione dell'IRES degli anni 2007-2011 a seguito del riconoscimento della deducibilità dall'IRES dell'IRAP relativa al costo del personale ai sensi delle disposizioni ex art. 2, comma 1, del D.L. n. 201/2011 (convertito in Legge n. 214/2011) con conseguente presentazione dell'apposita istanza di rimborso (stesso valore al 31 dicembre 2013); per Euro 3.405 migliaia a crediti per imposte correnti (Euro 2.810 migliaia al 31 dicembre 2013); per Euro 16

migliaia (Euro 2.266 migliaia al 31 dicembre 2013) all'istanza di rimborso del 10% dell'IRAP versata negli esercizi precedenti; per Euro 1.728 migliaia (Euro 1.421 migliaia al 31 dicembre 2013) a crediti IVA e per Euro 547 migliaia (Euro 898 migliaia al 31 dicembre 2013) ad altri crediti fiscali.

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

### Crediti verso altri

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Crediti v / GSE per certificati bianchi e verdi	3.866	4.709
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	1.110	2.197
Crediti verso lo Stato per causa SEA / Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	3.889	3.715
Crediti verso compagnie assicurative	1.545	2.119
Credito verso lo Stato per contributi <i>ex lege</i> 449/85	1.387	1.425
Crediti per incassi vari	348	206
Crediti per dividendi da partecipate		14
Valori postali e bolli	3	35
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	3	55
Altri crediti	7.070	5.377
Fondo svalutazione crediti	(2.285)	(2.112)
<b>Totale crediti verso altri</b>	<b>16.936</b>	<b>17.740</b>

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a Euro 16.936 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 17.740 migliaia al 31 dicembre 2013) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti verso GSE per certificati bianchi e verdi comprendono i crediti vantati da SEA Energia verso il Gestore Servizi Energetici, per effetto dei "certificati verdi" e "certificati bianchi" maturati nel corso del 2014, pari a Euro 3.866 migliaia, che saranno ritirati da GSE nell'esercizio 2015.

Il credito verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a Euro 1.110 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 2.197 al 31 dicembre 2013), si riferisce principalmente a crediti verso l'INPS e verso il Fondo Volo per il Contratto di Solidarietà difensivo anticipati ai dipendenti per conto degli stessi enti, e a crediti verso l'INAIL.

Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, iscritto a seguito della sentenza della

Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di *handling* per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute, per Euro 3.889 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 3.715 migliaia al 31 dicembre 2013) riguarda la posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi maturati fino al 31 dicembre 2014. Si ritiene che tali crediti siano recuperabili.

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85 sono riconducibili ai crediti vantati in forza dell'“Accordo di Programma” definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali da realizzare sullo scalo di Malpensa.

Gli “Altri crediti” comprendono crediti di varia natura (rimborzi, anticipi a fornitori, crediti verso compagnie assicurative, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori).

Il credito verso il Ministero delle Comunicazioni si riferisce ai maggiori pagamenti effettuati in maniera provvisoria negli anni precedenti per canoni correlati ai ponti radio e che saranno compensati con i canoni da versare in futuro.

Il fondo svalutazione crediti è rilevato a fronte di rischi di realizzo e si è movimentato nell'esercizio 2014 con un accantonamento di Euro 173 migliaia.

### 6.12 Cassa e disponibilità liquide

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

#### Cassa e disponibilità liquide

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Depositi bancari e postali	30.466	60.608
Denaro e valori in cassa	120	112
<b>Totale</b>	<b>30.586</b>	<b>60.720</b>

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2014 registra una diminuzione di Euro 30.134 migliaia rispetto all'anno precedente. La composizione della liquidità a fine 2014 è la seguente: depositi bancari e postali liberamente disponibili per Euro 28.584 migliaia (Euro 50.614 migliaia al 31 dicembre 2013), depositi bancari non disponibili per Euro 1.882 migliaia, di cui Euro 1.773 migliaia a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi (Euro 1.864 migliaia al 31 dicembre 2013), denaro e valori in cassa per Euro 120 migliaia (Euro 112 migliaia al 31 dicembre 2013). Si precisa che, a seguito della favorevole sentenza della Corte di Cassazione, il deposito che nel precedente esercizio era vincolato

all'azione esecutiva di pignoramento verso Quintavalle per Euro 8.254 migliaia è divenuto interamente disponibile.

### 6.13 Patrimonio Netto

Al 31 dicembre 2014 il capitale sociale della Società ammonta a Euro 27.500 migliaia.

Il valore nominale per ciascuna azione è pari a Euro 0,11.

La movimentazione del Patrimonio Netto è riportata negli schemi di bilancio.

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

(importi in migliaia di Euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2013	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (perdita) dell'esercizio	Patrimonio netto al 31 dicembre 2014
<b>Bilancio della Capogruppo</b>	<b>247.703</b>	<b>(26.450)</b>	<b>(5.952)</b>	<b>56.382</b>	<b>271.683</b>
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	15.744	(5)		(2.389)	13.350
Rettifiche per valutazione <i>equity</i> collegate	29.829	(17)		1.291	31.103
Altre scritture di consolidamento	(5.899)			(437)	(6.336)
<b>Bilancio Consolidato</b>	<b>287.377</b>	<b>(26.472)</b>	<b>(5.952)</b>	<b>54.847</b>	<b>309.800</b>

## 6.14 Fondi rischi e oneri

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

### Fondi rischi e oneri

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013	Riclassifica IFRS 5*	Accantonamenti / incrementi	Utilizzi / riclassifiche	Scioglimenti	Al 31 dicembre 2014
Fondo di ripristino e sostituzione	123.467		18.000	(7.331)		134.136
Fondo oneri futuri	63.644	(8.366)	7.853	(18.460)	(4.240)	40.431
<b>Totale fondi rischi e oneri</b>	<b>187.111</b>	<b>(8.366)</b>	<b>25.853</b>	<b>(25.791)</b>	<b>(4.240)</b>	<b>174.567</b>

\* Saldo al 31 dicembre 2013 del fondo oneri futuri di SEA Handling SpA in liquidazione, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari ad Euro 134.136 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 123.467 migliaia al 31 dicembre 2013), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamen-

to dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni.

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

### Fondo oneri futuri

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013	Riclassifica IFRS 5*	Accantonamenti / incrementi	Utilizzi / riclassifiche	Scioglimenti	Al 31 dicembre 2014
Accantonamenti in materia di lavoro	20.062	(6.065)	1.838	(7.444)		8.391
Contenziosi con appaltatori	600				(50)	550
Franchigie assicurative	4.384	(2.301)	767	(26)	(348)	2.476
Rischi fiscali	4.315			(13)	(1.754)	2.548
Fondo oneri futuri su partecipazioni	10.305			(10.305)		
Fondi diversi	23.978		5.248	(672)	(2.088)	26.466
<b>Totale fondo oneri futuri</b>	<b>63.644</b>	<b>(8.366)</b>	<b>7.853</b>	<b>(18.460)</b>	<b>(4.240)</b>	<b>40.431</b>

\* Saldo al 31 dicembre 2013 del fondo oneri futuri di SEA Handling SpA in liquidazione, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento delle *operation*. Gli utilizzi dell'anno sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio. Lo scioglimento del fondo relativo a contenziosi con appaltatori, pari a Euro 50 migliaia, è connesso alla soluzione di una controversia senza esborsi per la Società. Lo scioglimento del fondo relativo a contenziosi di natura tributaria, pari a Euro 1.754 migliaia, è legato alla conclusione di una controversia fiscale con l'Agenzia delle Entrate a seguito

di sentenza della Corte di Cassazione, senza esborsi per la Società.

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

connessa alla revisione della struttura partecipativa esistente a seguito della decisione della Commissione europea in tema di asseriti aiuti di stato concessi dalla Capogruppo alla controllata SEA Handling. Il fondo è stato rilasciato nell'esercizio 2014, in contropartita alla voce "Risultato netto da Attività Cessate".

La voce "Fondi diversi" per Euro 26.466 migliaia al 31 dicembre 2014 è principalmente composta nel modo seguente:

- Euro 12.088 migliaia per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti;
- Euro 5.497 migliaia per rischi riferiti allo stato delle cause

per le azioni revocatorie pervenute al Gruppo e relative a compagnie aeree per le quali è stato dichiarato lo stato d'insolvenza;

- Euro 8.000 migliaia riferiti agli oneri scaturenti dai piani di zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali);
- Euro 881 migliaia per contenziosi con l'ENAV.

### 6.15 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale è dettagliata come segue:

#### Fondi relativi ai dipendenti

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014
Fondo iniziale	77.155
Riclassifica IFRS 5*	(29.159)
(Proventi)/oneri finanziari	1.195
Utilizzi	(3.709)
(Utili)/perdite attuariali	5.023
<b>Totale fondi relativi al personale</b>	<b>50.505</b>

\* Saldo al 31 dicembre 2013 del Fondo trattamento di fine rapporto di SEA Handling SpA in liquidazione, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto, recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate:

#### Principali assunzioni attuariali

	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Tasso annuo di attualizzazione	1,49%	3,20%
Tasso annuo di inflazione	0,60%	2,00%
Tasso annuo di incremento TFR	1,95%	3,00%

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31/12/2014 con evidenza degli effetti che

avrebbe determinato sul valore del Fondo trattamento di fine rapporto.

#### Variazione delle ipotesi

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014
+ 1 % sul tasso del turnover	48.755
- 1 % sul tasso del turnover	49.340
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	49.713
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	48.361
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	47.959
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	50.142

Si precisa che il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AA*.

### 6.16 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013. Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci.

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014		Al 31 dicembre 2013	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	63.845	216.994	69.112	389.783
Debito per oneri su finanziamento				
Finanziamenti a breve termine	8.859		76.959	
<i>Fair value</i> derivati		13.293		10.210
<b>Debiti verso banche</b>	<b>72.704</b>	<b>230.287</b>	<b>146.071</b>	<b>399.993</b>
Debiti verso obbligazionisti		297.159		
Debiti per <i>leasing</i>	1.215	410	1.028	1.368
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>	<b>1.215</b>	<b>297.569</b>	<b>1.028</b>	<b>1.368</b>
<b>Totale passività correnti e non correnti</b>	<b>73.919</b>	<b>527.856</b>	<b>147.099</b>	<b>401.361</b>

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, a fine dicembre 2014 è costituito esclusivamente da indebitamento a medio/lungo termine, di cui oltre la metà è rappresentato dall'emissione obbligatoria SEA 3 1/8 2014-2021 (espressa al costo ammortizzato). La restante parte è composta, per oltre l'80%, da finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui più del 60% con scadenza su-

periore a 5 anni e circa il 6% in scadenza nei prossimi 12 mesi); la quota residua è costituita da finanziamenti di medio termine in scadenza nel primo semestre 2015.

Nella seguente tabella è riportata la riconciliazione tra il debito per locazione finanziaria e i canoni di *leasing* da pagare al 31 dicembre 2014.

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014
Canoni di locazione fino a scadenza contratto	1.526
Interessi impliciti	(157)
<b>Valore attuale dei canoni fino a scadenza contratto</b>	<b>1.368</b>
Importi per fatture non pagate	256
<b>Totale debiti per <i>leasing</i> (corrente e non corrente)</b>	<b>1.625</b>

Per maggiori dettagli sui finanziamenti accesi nel corso dell'esercizio 2013, delle principali informazioni correlate a tali finanziamenti e per il dettaglio dei rimborsi che il Gruppo è tenuto a effettuare sulla base dei piani di ammortamento, si rimanda a quanto analizzato nella *Nota 4.2*.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo determinato al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013, secondo quanto previsto dalla Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81.

## Gruppo SEA – Indebitamento finanziario netto

(importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2014	31 dicembre 2013	Delta
A. Disponibilità liquide	(30.586)	(60.720)	30.134
B. Altre disponibilità illiquide			
C. Titoli detenuti per la negoziazione			
<b>D. Liquidità (A) + (B) + (C)</b>	<b>(30.586)</b>	<b>(60.720)</b>	<b>30.134</b>
<b>E. Crediti finanziari</b>			
F. Debiti finanziari correnti	8.859	76.959	(68.100)
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio/lungo termine	63.845	69.112	(5.267)
H. Altri debiti finanziari correnti	1.215	1.028	187
<b>I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)</b>	<b>73.919</b>	<b>147.099</b>	<b>(73.180)</b>
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)</b>	<b>43.333</b>	<b>86.379</b>	<b>(43.046)</b>
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio/lungo termine	216.994	389.783	(172.789)
L. Obbligazioni emesse	297.159	0	297.159
M. Altri debiti finanziari non correnti	13.703	11.578	2.125
<b>N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)</b>	<b>527.856</b>	<b>401.361</b>	<b>126.495</b>
<b>O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N)</b>	<b>571.189</b>	<b>487.740</b>	<b>83.449</b>

Sulla dinamica del livello di indebitamento finanziario netto hanno influito una serie di fattori, fra cui:

- a) l'emissione di un Prestito Obbligazionario per Euro 300 milioni che ha consentito:
  - i. il rimborso anticipato di Euro 150 milioni di finanziamenti in scadenza nel biennio 2014/2015 (il cui tasso di interesse medio si attestava a 4,84%);
  - ii. l'estinzione dell'utilizzo di linee *uncommitted* a vista per Euro 72.705 migliaia, finalizzate alla copertura dei fabbisogni di fine 2013 e caratterizzate da significativa flessibilità in vista dell'emissione del *Bond*;
- b) la prosecuzione dell'ammortamento di una parte dei finanziamenti da raccolta BEI (le quote capitali rimborsate nell'anno sono state pari a Euro 15.929 migliaia), e dei finanziamenti SEA Energia (con rimborsi per Euro 13.808 migliaia);
- c) la variazione del *fair value* dei derivati per Euro 2.207 migliaia su cui incide l'andamento in ulteriore discesa della curva attesa dei tassi, nonché quella dei ratei passivi sull'indebitamento finanziario, su cui ha influito la diversa configurazione del debito di Gruppo, conseguente all'operazione di ridefinizione della struttura finanziaria dello stesso;
- d) la diminuzione della liquidità di Gruppo, attestatasi a Euro 30.134 migliaia (Euro 60.720 migliaia a fine 2013), connessa al diverso perimetro di consolidamento di fine 2014. Si precisa che la liquidità è prevalentemente investita in conti correnti di tesoreria, che garantiscono una significativa redditività.

La ridefinizione della struttura finanziaria del Gruppo SEA effettuata nel corso del 2014 ha portato all'emissione di un *Bond*, alla sottoscrizione di una nuova linea RCF e di nuove linee di credito su raccolta BEI.

**Bond**

Il Prestito Obbligazionario emesso da SEA in data 17 aprile 2014 – denominato SEA 3 <sup>1</sup>/<sub>8</sub> 2014-2021 – di controvalore pari a Euro 300 milioni è caratterizzato dai seguenti principali elementi:

- a) tipo di obbligazioni: *senior, unsecured*, non convertibili, di taglio minimo pari a Euro 100 mila e rivolte esclusivamente a investitori qualificati e istituzionali;
- b) prezzo di emissione: alla pari;
- c) tasso di interesse: fisso, pari al 3,125% per anno, con cedola annuale;
- d) quotazione: mercato regolamentato gestito dalla Borsa dell'Irlanda;
- e) durata: 7 anni, con rimborso in unica soluzione alla scadenza, salve talune ipotesi di rimborso anticipato previste nel regolamento del Prestito, e allineate alla prassi di mercato;
- f) *covenant*: allineati alla prassi di mercato, fra cui si segnala il seguente: la *Limitation of Indebtness* ovvero la necessità da parte dell'Emittente di mantenere il rapporto Posizione Finanziaria Netta/EBITDA al valore massimo di 3,8, livello pienamente *investment grade*. Si precisa che tale *covenant* non sarà più utilizzabile ove l'Emittente ottenga un giudizio di *rating* ufficiale di tipo *investment grade*. A oggi il *covenant* è rispettato.

**Linea RCF**

La linea RCF di iniziali Euro 260 milioni sottoscritta il 9 aprile 2014 – denominata linea *revolving* Mediobanca/BNP Paribas 2014-2019 – è utilizzabile per la copertura delle esigenze finanziarie ordinarie del Gruppo SEA e per rifinanziare gli utilizzi di altri finanziamenti in essere. Tale linea è stata parzialmente ridotta, come contrattualmente previsto in caso di nuova raccolta BEI, attestandosi a fine 2014 a Euro 120 milioni.

La linea è soggetta a *covenant* di mercato, fra cui il mantenimento del rapporto Posizione Finanziaria Netta/EBITDA sui livelli richiesti dall'emissione obbligazionaria SEA 3 <sup>1</sup>/<sub>8</sub> 2014-2021. Ad oggi il *covenant* è rispettato.

**Nuovo Prestito BEI**

Al fine di rafforzare ulteriormente la flessibilità finanziaria del Gruppo SEA, differenziando le fonti di approvvigionamento e allungando significativamente la scadenza dell'indebitamento, l'11 dicembre 2014 il Gruppo SEA ha sottoscritto due nuove linee di credito su raccolta BEI, intermedie da istituti di credito italiani, per un controvalore di Euro 70 milioni ciascuna, di tipo *amortizing* e durata massima ventennale (*grace period* di 4 anni e possibilità di utilizzo nei prossimi 3 anni, con opzione a scelta fra tasso variabile e fisso).

Tali linee sono soggette a *covenant* di mercato, fra cui il mantenimento del rapporto Posizione Finanziaria Netta/EBITDA sui livelli richiesti dall'emissione obbligazionaria SEA 3 <sup>1</sup>/<sub>8</sub> 2014-2021. Ad oggi il *covenant* è rispettato.

**Debiti commerciali**

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Debiti verso fornitori	157.137	159.978
Acconti	11.018	2.937
Debiti verso imprese collegate	2.556	2.952
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>170.711</b>	<b>165.867</b>

I debiti verso fornitori (che includono debiti per fatture da ricevere per Euro 90.967 migliaia al 31 dicembre 2014 ed Euro 83.181 migliaia al 31 dicembre 2013) si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all'attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti del Gruppo.

I debiti per acconti al 31 dicembre 2014, pari a Euro 11.018 migliaia, evidenziano un significativo incremento (Euro 8.081 migliaia) rispetto all'esercizio precedente per effetto: a) dell'incasso ricevuto a seguito della Sentenza n.12778/2013 del Tribunale di Milano con la quale l'Agenzia delle Dogane è stata condannata al pagamento di complessivi Euro 5.631 migliaia nell'ambito del contenzioso relativo all'occupazione degli spazi siti nel sedime aeroportuale di Linate e Malpensa; b) dell'anticipazione del 50% del contributo ricevuto dall'Unione europea per la costruzione della stazione ferroviaria presso il Terminal 2 di Malpensa.

La restante parte dei debiti per acconti sono principalmente attribuibili agli acconti da clienti.

**6.17 Debiti commerciali**

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali.

I debiti verso le società collegate sono dovuti a prestazioni di servizi ed oneri diversi, si rimanda alla *Nota 8*.

**6.18 Debiti per imposte dell'esercizio**

I debiti per imposte, pari ad Euro 59.529 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 57.707 migliaia al 31 dicembre 2013), sono costituiti principalmente dall'addizionale sui diritti di imbarco istituita dalle Leggi n. 166/2008, n. 350/2003, n. 43/2005 e n. 296/2006 per Euro 48.120 migliaia (Euro 47.146 migliaia al 31 dicembre 2013), dal debito IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo per Euro 4.227 migliaia (Euro 6.110 migliaia al 31 dicembre 2013), dal debito IVA per Euro 283 migliaia (Euro 2.096 migliaia al 31 dicembre 2013), dal debito IRES per Euro 5.714 migliaia (Euro 1.254 migliaia al 31 dicembre 2013), dal debito IRAP per Euro 1.104 migliaia (Euro 693 migliaia al 31 dicembre 2013) e da altri debiti di natura fiscale per Euro 81 migliaia (Euro 408 migliaia al 31 dicembre 2013). Per l'esercizio 2014 SEA ha aderito al consolidato fiscale nazionale con la società controllata SEA Handling SpA in liquidazione.

## 6.19 Altri debiti correnti

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

### Altri debiti correnti

(importi in migliaia di Euro)	A l 31 dicembre 2014	A l 31 dicembre 2013
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	11.602	18.172
Debiti verso altri	87.151	93.110
<b>Totale altri debiti correnti</b>	<b>98.753</b>	<b>111.282</b>

La voce "Debiti verso altri" è dettagliabile come segue:

### Debiti verso altri

(importi in migliaia di Euro)	A l 31 dicembre 2014	A l 31 dicembre 2013
Servizi antincendio aeroportuali	40.552	34.374
Altri debiti diversi	15.245	20.144
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	12.390	15.653
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	11.311	10.938
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	3.822	7.771
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	1.188	147
Debiti v/A2A per certificati verdi	878	1.050
Depositi cauzionali di terzi	789	1.296
Debiti verso altri per tratt. c/dip.	306	588
Debiti v/ministero per quote CO <sub>2</sub>	277	493
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	268	500
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	69	69
Debito verso azionisti per dividendi	56	87
<b>Totale debiti verso altri</b>	<b>87.151</b>	<b>93.110</b>

Relativamente al debito a carico del Gruppo per servizi antincendio aeroportuali, risulta pendente, presso il Tribunale Civile di Roma, il ricorso promosso dalla Capogruppo al fine di ottenere l'accertamento dell'inesistenza dell'obbligo giuridico di versare tale contributo.

La voce "Altri debiti diversi", pari a Euro 15.245 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 20.144 migliaia al 31 dicembre 2013), si riferisce principalmente ai risconti passivi clienti connessi a

ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori. La riduzione, pari a Euro 4.899 migliaia è principalmente attribuibile alla revisione delle tempistiche di anticipazione della fatturazione.

I debiti v/A2A per certificati verdi pari a Euro 878 migliaia fanno riferimento alla stima del valore dei certificati verdi maturati nel corso del 2014 di competenza di quest'ultima nell'ambito della gestione della centrale di Linate.

## 7. Conto Economico

### 7.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 2013.

#### Ricavi di gestione

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
<i>Aviation</i>	393.736	364.305	359.708
<i>Non Aviation</i>	211.102	193.132	180.588
<i>Handling</i>	1.974		95.677
Energia	14.822	21.102	21.107
<b>Totale ricavi di gestione</b>	<b>621.634</b>	<b>578.539</b>	<b>657.080</b>

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

#### Ricavi di gestione *Aviation*

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Diritti e infrastrutture centralizzate	318.825	296.194	296.194
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	49.207	46.160	46.161
Utilizzo spazi in regime regolamentato	18.225	17.151	12.553
Devoluzione gratuita cespiti	7.479	4.800	4.800
<b>Totale ricavi di gestione <i>Aviation</i></b>	<b>393.736</b>	<b>364.305</b>	<b>359.708</b>

Si precisa che ai fini di una migliore esposizione dei dati di bilancio, il dettaglio dei ricavi è stato rivisitato nella colonna "riesposto" e, ai fini della comparabilità dei bilanci, talune voci del bilancio 2013 sono state riclassificate.

Nel 2013, la voce "Devoluzioni gratuite cespiti" si riferiva alla devoluzione a titolo gratuito, a favore della Società, di un fabbricato e relative pertinenze site nell'aeroporto di Milano Malpensa a seguito di una convenzione stipulata con Air Europe a cui è successivamente subentrata la società Volare SpA, at-

tualmente in Amministrazione straordinaria. La devoluzione gratuita rilevata nel 2014 si riferisce, invece, al fabbricato e relative pertinenze costruite dalla società De Montis SpA negli anni 1997-1998, all'interno dell'aeroporto di Milano Malpensa, e devolute a titolo gratuito alla Società, a seguito di un accordo commerciale. L'iscrizione di tale ammontare (Euro 7.479 migliaia) è avvenuto al valore di mercato desunto da apposita perizia redatta nel mese di ottobre 2014, da una società esterna di ingegneria.

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

#### Ricavi di gestione *Non Aviation*

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
<i>Retail</i>	75.636	73.590	73.590
Parcheggi	56.836	52.704	52.424
Spazi <i>cargo</i>	11.067	11.132	11.120
Pubblicità	9.652	9.726	9.726
Servizi e altri ricavi	57.911	45.980	33.728
<b>Totale ricavi di gestione <i>Non Aviation</i></b>	<b>211.102</b>	<b>193.132</b>	<b>180.588</b>

La voce "Servizi e altri ricavi" si compone principalmente dei proventi derivanti dall'offerta di servizi di natura *premium* (accesso alle sale *VIP* e connessi servizi di ospitalità), dall'attività

di progettazione, dai servizi di biglietteria, dall'attività di servizi e proventi diversi.

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per tipologia.

#### Ricavi *Retail*

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
<i>Shop</i>	37.899	37.039	37.039
<i>Food &amp; Beverage</i>	15.667	16.174	16.174
<i>Car Rental</i>	13.977	12.491	12.491
Servizi bancari	8.093	7.886	7.886
<b>Totale <i>Retail</i></b>	<b>75.636</b>	<b>73.590</b>	<b>73.590</b>

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

#### Ricavi di gestione Energia

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Vendita energia elettrica	9.687	14.730	14.730
Vendita energia termica	2.047	2.343	2.343
Altri ricavi e servizi	3.088	4.029	4.035
<b>Totale ricavi di gestione Energia</b>	<b>14.822</b>	<b>21.102</b>	<b>21.107</b>

Nel mese di ottobre del 2014 è stata rinnovata la convenzione di SEA Energia SpA e la scadenza è stata fissata al 4 maggio 2041.

Per il commento dell'andamento dei ricavi si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

## 7.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da Euro 67.000 migliaia nel 2013 a Euro 63.466 migliaia nel 2014.

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell'IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 6%, rappresentativo della remunerazione, sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, che di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività, e sono inclusi nella *business unit Aviation*.

L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di migliona dell'infrastruttura. Gli investimenti sono principalmente riconducibili ai lavori di ampliamento del 3°/3° di Malpensa.

Nella voce "Costi per lavori su beni in concessione" (Nota 7.7) è riflessa la riduzione corrispondente dei costi sostenuti per l'effettuazione dei lavori su beni in concessione.

## 7.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro.

### Costi del lavoro

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Salari, stipendi e oneri sociali	143.817	140.842	226.563
Trattamento fine rapporto	6.850	7.186	12.347
Altri costi del lavoro	10.834	7.329	11.434
<b>Totale</b>	<b>161.501</b>	<b>155.357</b>	<b>250.344</b>

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

### Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	Al 31 dicembre 2014	%	Al 31 dicembre 2013 riesposto	%
Dirigenti	56	2%	55	2%
Quadri	263	10%	267	10%
Impiegati	1.641	61%	1.670	62%
Operai	718	27%	693	26%
<b>Totale dipendenti</b>	<b>2.678</b>	<b>100%</b>	<b>2.685</b>	<b>100%</b>

Per il commento dell'andamento dei Costi del lavoro si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

## 7.4 Materiali di consumo

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

### Costi per materiali di consumo

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	46.320	47.628	47.628
Variazione delle rimanenze	923	1.158	1.158
<b>Totale</b>	<b>47.243</b>	<b>48.786</b>	<b>48.786</b>

Per il commento dell'andamento dei materiali di consumo si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

## 7.5 Altri costi operativi

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

### Altri costi operativi

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Costi di manutenzione ordinaria	24.973	28.185	28.306
Pulizia e <i>outsourcing</i> pulizie di cabina	12.221	12.231	17.163
Assicurazioni	2.710	2.418	2.953
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	3.773	3.014	3.363
Utenze e spese di vigilanza	6.185	6.327	6.362
Prestazione per assistenza disabili	794	992	992
Minusvalenze su beni patrimoniali	3.231	851	851
Canoni pubblici	28.972	27.744	27.744
Canoni <i>hardware</i> e <i>software</i> e affitti passivi	4.787	5.389	5.382
Servizi professionali	9.920	8.359	8.524
Oneri tributari	7.761	5.934	5.968
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del Consiglio di Amministrazione	1.171	1.149	1.319
Costi commerciali	43.101	40.694	41.145
Costi per l'utilizzo spazi parcheggi Bergamo	7.669	-	-
Costi per servizi di <i>handling</i>	22.997	18.741	-
Altri costi operativi	12.673	10.924	11.296
<b>Totale altri costi operativi</b>	<b>192.938</b>	<b>172.952</b>	<b>161.366</b>

Per il commento dell'andamento degli "Altri costi operativi" si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

La voce "Canoni pubblici" comprende: *i*) canone concessorio verso lo Stato per Euro 21.764 migliaia (Euro 20.630 migliaia al 31 dicembre 2013); *ii*) costi per il servizio antincendio degli aeroporti per Euro 6.178 migliaia (Euro 6.125 migliaia al 31 dicembre 2013); *iii*) canone concessorio verso l'Erario per servizi

di sicurezza per Euro 925 migliaia (Euro 885 migliaia al 31 dicembre 2013); canoni e concessioni ad enti diversi per Euro 105 migliaia (Euro 104 migliaia al 31 dicembre 2013).

## 7.6 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa agli accantonamenti e svalutazioni è dettagliabile come segue:

### Accantonamenti e svalutazioni

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti dell'attività circolante e disponibilità liquide	14.589	6.925	9.752
Accantonamenti / (scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	1.534	8.156	21.543
Svalutazione immobilizzazioni	1.872	8.200	8.200
<b>Totale accantonamenti e svalutazioni</b>	<b>17.995</b>	<b>23.281</b>	<b>39.495</b>

Per la descrizione dei principali accantonamenti e svalutazioni dell'esercizio 2014 e il confronto con l'esercizio 2013, si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

### 7.7 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da Euro 62.311 migliaia nel 2013 a Euro 59.540 migliaia nel 2014. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento, per la quale si rimanda alle Note 6.1 e 6.2.

Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione e sono inclusi nella *business unit Aviation*.

#### Accantonamenti fondo di ripristino e sostituzione

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	18.000	26.294	26.294

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

L'andamento dell'esercizio 2014 evidenzia una riduzione di Euro 8.294, passando da Euro 26.294 nel 2013 ad Euro 18.000

#### Ammortamenti

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	40.313	32.050	32.050
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	17.873	16.977	17.869
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>58.186</b>	<b>49.027</b>	<b>49.919</b>

L'andamento dell'ammortamento delle immobilizzazioni materiali riflette il processo di ammortamento sulla base della vita utile stimata dalla Società mentre, per le immobilizzazioni

### 7.8 Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

La voce relativa agli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione è dettagliabile come segue:

nel 2014, in conseguenza dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e di manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

### 7.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

immateriali rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio" è strettamente connesso alla durata della concessione.

## 7.10 Proventi e oneri da partecipazioni

La tabella di seguito dettaglia i proventi ed oneri da partecipazioni:

### Proventi (oneri) da partecipazioni

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
SACBO SpA	41	697	697
Dufrital SpA	2.122	(784)	(784)
Disma SpA	304	247	247
Malpensa Logistica Europa SpA	276	240	240
SEA Services Srl	244	93	93
<b>Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni</b>	<b>2.987</b>	<b>493</b>	<b>493</b>
Dividendo da Romairport SpA	9	14	14
<b>Altri proventi da partecipazioni</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>14</b>
Altre svalutazioni	(969)		
<b>Totale proventi (oneri) da partecipazioni</b>	<b>2.027</b>	<b>507</b>	<b>507</b>

La voce "Altre svalutazioni" si riferisce alla perdita di Airport Handling SpA alla data di cessione della partecipazione al *Trust*. Per il commento dell'andamento dei "Proventi e oneri da partecipazione" si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

## 7.11 Proventi e oneri finanziari

La voce dei "Proventi e oneri finanziari" risulta dettagliabile come segue:

### Proventi (oneri) finanziari

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Utili su cambi	1	7	7
Altri proventi finanziari	1.429	994	1.024
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>1.430</b>	<b>1.001</b>	<b>1.031</b>
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(14.760)	(12.166)	(12.166)
Commissioni su finanziamenti	(5.850)	(3.469)	(3.469)
Perdite su cambi	(14)	(10)	(10)
<b>Altri interessi passivi:</b>	<b>(3.925)</b>	<b>(6.513)</b>	<b>(6.506)</b>
- oneri finanziari su TFR	(1.195)	(1.479)	(1.479)
- oneri finanziari su leasing	(283)	(391)	(391)
- oneri finanziari su derivati	(2.830)	(3.011)	(3.011)
Altri	383	(1.632)	(1.625)
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(24.549)</b>	<b>(22.158)</b>	<b>(22.151)</b>
<b>Totale proventi (oneri) finanziari</b>	<b>(23.119)</b>	<b>(21.157)</b>	<b>(21.120)</b>

Gli oneri finanziari netti, a fine dicembre 2014, ammontano a Euro 23.119 migliaia, in aumento di Euro 1.962 migliaia rispetto all'esercizio precedente.

Tale variazione è stata determinata dall'incremento del de-

bito lordo di Gruppo e da alcuni costi aggiuntivi connessi all'operazione di ridefinizione della struttura finanziaria operata nel corso del 2014, parzialmente controbilanciati dalla riduzione del costo medio dell'indebitamento finanziario di

Gruppo conseguente alle migliori condizioni economiche dei nuovi finanziamenti accesi nel 2014: l'incremento degli interessi passivi di periodo sui finanziamenti a medio/lungo termine è pari a Euro 2.594 migliaia e le commissioni su finan-

ziamenti hanno registrato un aumento di Euro 2.381 migliaia.

### 7.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

#### Imposte

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre		
	2014	2013 riesposto	2013 approvato
Imposte correnti	46.723	35.137	34.623
Imposte differite	(14.269)	(3.381)	(3.381)
<b>Totale</b>	<b>32.454</b>	<b>31.756</b>	<b>31.242</b>

### 7.13 Risultato netto da Attività Cessate

Il risultato netto delle Attività Cessate rileva una perdita pari a Euro 21.304 migliaia.

La voce comprende il risultato della società SEA Handling SpA in liquidazione, a seguito della sua classificazione come Attività Cessate avvenuta nell'esercizio 2014, e il rilascio del fondo oneri futuri su partecipazioni, pari a Euro 10.305 migliaia accantonato nell'esercizio 2013 e relativo a SEA Handling SpA in liquidazione. Si rinvia per gli approfondimenti al paragrafo 5.2.

### 7.14 Risultato per azione

Il risultato base per azione è calcolato dividendo l'utile netto dell'esercizio attribuibile al Gruppo per la media ponderata del numero delle azioni ordinarie in circolazione nel periodo. In relazione al risultato netto diluito per azione, non essendo stati emessi strumenti partecipativi del capitale sociale della

Capogruppo, la media ponderata delle azioni in circolazione è la medesima utilizzata per la determinazione dell'utile base per azione.

Pertanto il risultato base per azione al 31 dicembre 2014 risulta pari a Euro 0,22 (risultato netto dell'esercizio Euro 54.858 migliaia/n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 31 dicembre 2013 è pari a Euro 0,13 per azione (risultato netto dell'esercizio Euro 33.707 migliaia/n. azioni in circolazione 250.000.000).

## 8. Transazioni con le Parti Correlate

Nelle seguenti tabelle sono riportati i saldi patrimoniali con le parti correlate al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013, nonché i saldi economici con riferimento all'esercizio 2014, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio.

#### Rapporti di Gruppo con Parti Correlate

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014			
	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>				
SACBO	913	512	10.126	8.370
Dufrital	6.873	324	23.627	21
Malpensa Logistica Europa	942	858	4.099	-
SEA Services	771	763	2.380	1.543
Disma	23	99	268	-
<b>Totale Parti Correlate</b>	<b>9.522</b>	<b>2.556</b>	<b>40.500</b>	<b>9.934</b>
Totale voce di bilancio	118.526	170.711	621.634	409.373
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>8,0%</b>	<b>1,5%</b>	<b>6,5%</b>	<b>2,4%</b>

## Rapporti di Gruppo con Parti Correlate

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013			
	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>				
SACBO	685		1.157	
Dufrital	2.041	442	25.204	2
Malpensa Logistica Europa	2.019	1.323	4.087	-
SEA Services	1.334	1.088	1.951	1.867
Disma	134	98	256	-
<b>Totale Parti Correlate</b>	<b>6.212</b>	<b>2.952</b>	<b>32.654</b>	<b>1.878</b>
Totale voce di bilancio	118.095	165.867	657.080	499.991
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>5,3%</b>	<b>1,8%</b>	<b>5,0%</b>	<b>0,4%</b>

Di seguito sono riportati i flussi di cassa relativi ai rapporti del Gruppo con le Parti Correlate per l'esercizio chiuso al 31 dicem-

bre 2014 e al 31 dicembre 2013, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

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

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività operativa	(3.705)		(3.705)	78.801	-4,7%
B) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di investimento	1.706		1.706	(105.080)	-1,6%
C) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di finanziamento				(2.928)	0,0%

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

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività operativa	(234)		(234)	128.257	-0,2%
B) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di investimento	1.717		1.717	(101.220)	-1,7%
C) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di finanziamento				(20.657)	0,0%

Le transazioni tra il Gruppo e le Parti Correlate nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- fornitura da parte di SEA Energia di energia elettrica a SACBO.

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

## Altri rapporti con Parti Correlate

## SACBO

Nel corso del 2014 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per Euro 1.361 migliaia.

## Disma

Nel corso dell'esercizio 2014 Disma ha distribuito dividendi a SEA per Euro 336 migliaia.

## 9. Compensi degli Amministratori

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, il compenso per il Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari ad Euro 885 migliaia (Euro 841 migliaia per l'esercizio 2013 riesposto).

## 10. Compensi del Collegio Sindacale

Nell'esercizio 2014 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a Euro 286 migliaia (Euro 308 migliaia nell'esercizio 2013 riesposto).

### Dettaglio impegni per progetto

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
R.T.I. ITINERA SpA Capogruppo	25.161	
R.T.I. TADDEI / GEMMO / MONTAGNA	12.008	33.527
R.T.I. CODELFA SpA / COIVER CONTRACT	9.210	18.034
R.T.I. GEMMO SPA / ELETTROMECCANIC	2.764	5.228
R.T.I. CEFLA SOC.COOP. / GRUPPO P.S.	1.941	3.686
COVER CONTRACT Srl	1.864	
ITINERA SpA	1.713	
R.T.I. CONSORZIO COSTRUZIONI INFRASTRUTTURE	248	
SIEMENS POSTAL, PARCEL & AIRPORT LOGISTIC		3.639
Restyling terminal aerostazione aviazione generale	1.501	
Progettazione lavori sistemazione fiume Lambro	164	
Progettazione immagine e sito web aviazione generale	48	
<b>Totale</b>	<b>56.622</b>	<b>64.114</b>

## 12.2 Impegni per contratti di noleggio

Al 31 dicembre 2014 il Gruppo SEA ha in essere impegni a fronte della sottoscrizione di contratti di noleggio per complessivi Euro 4.108 migliaia, con riferimento principalmente

## 11. Compensi della Società di Revisione

I compensi riconosciuti per l'attività di revisione e altri servizi accessori (informativa di settore, *unbundling*) alla Società di Revisione Deloitte & Touche SpA per l'esercizio 2014, sono stati pari a Euro 292 migliaia.

## 12. Impegni e garanzie

### 12.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per Euro 56.622 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 64.114 migliaia al 31 dicembre 2013), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato.

al noleggio di autobus interpista e al noleggio del parco auto.

Di seguito si riporta il dettaglio degli esborsi minimi previsti a fronte dei contratti, in capo al Gruppo, al 31 dicembre 2014:

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014
Entro 12 mesi	1.529
Tra 1 e 5 anni	2.579
<b>Totale</b>	<b>4.108</b>

## 12.3 Passività potenziali e altri impegni

Si rimanda a quanto esposto nelle Note esplicative in relazione a crediti (Nota 6.10) e rischi operativi (Nota 6.14).

### 13. Stagionalità

Il *business* del Gruppo è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sottolinea inoltre come le attività relative all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate siano per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità, in virtù del diverso profilo della clientela indiretta (i.e. *leisure* vs. *business*). Tale caratteristica consente di limitare i picchi di stagionalità quando si adotti una prospettiva consolidata alle dinamiche operative e finanziarie del sistema aeroportuale nel suo complesso.

### 14. Eventi e operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2014, Il Gruppo ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- devoluzione gratuita pari a Euro 7.479 migliaia, conseguente ad accordo commerciale, di un fabbricato adibito ad attività di *catering* sito all'interno del sedime aeroportuale di Malpensa. Tale immobile è stato classificato nella voce patrimoniale "Diritti sui beni in concessione";
- trasferimento temporaneo del traffico di Orio al Serio a Malpensa, in seguito ai lavori di rifacimento della pista di Bergamo, con effetto positivo sul "Risultato operativo". Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- rilevazione di un indennizzo di Euro 5.631 migliaia a seguito della Sentenza n.12778/2013 del Tribunale di Milano con la

quale l'Agenzia delle Dogane è stata condannata nell'ambito del contenzioso relativo all'occupazione degli spazi siti nel sedime aeroportuale di Linate e Malpensa. In attesa della completa definizione della controversia, la Società a fini prudenziali, ha rilevato tale incasso tra gli acconti nella voce patrimoniale "Debiti commerciali";

- rilevazione dell'incasso di Euro 2.079 migliaia conseguente la restituzione di quanto liquidato nel 2009 a Quintavalle – Cascina Tre Pini, a seguito della positiva definizione della controversia. Per i dettagli si rimanda a quanto riportato nella Nota 7.6; tale provento è stato contabilizzato quale scioglimento nella voce "Accantonamenti e svalutazioni".
- rilascio del Fondo oneri futuri su partecipazione per Euro 10.305 migliaia relativo a SEA Handling SpA in liquidazione (vedi Nota 7.13).

### 15. Altre informazioni

In data 7 maggio 2014 l'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo SEA ha deliberato la distribuzione di dividendi per Euro 26.450 migliaia, che sono stati distribuiti nel corso dell'esercizio 2014.

### 16. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura del Bilancio al 31 dicembre 2014

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione  
Pietro Modiano*

## RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO SEA AL 31 DICEMBRE 2014

Signori Azionisti,

Vi riferiamo in merito all'attività di vigilanza da noi svolta nei confronti della SEA - SOCIETÀ ESERCIZI AEROPORTUALI SpA, società tenuta alla redazione del bilancio consolidato del gruppo SEA S.p.A. ricorrendone i presupposti di legge.

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio consolidato della Vostra Società al 31 dicembre 2014 redatto dagli Amministratori ai sensi delle norme vigenti e da questi consegnato al Collegio Sindacale unitamente ai prospetti e agli allegati di dettaglio ed alla relazione sulla gestione.

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2014 del Gruppo SEA è redatto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IFRS). Lo Stato patrimoniale evidenzia un utile netto consolidato del Gruppo di **Euro 54.858** migliaia, contro un utile netto di **Euro 33.707** migliaia relativo al bilancio consolidato dello scorso esercizio, e si riassume nei seguenti valori (in migliaia di euro):

### ATTIVO CONSOLIDATO

Attività non correnti	Euro	1.287.120
Attivo corrente	Euro	157.367
Cassa e disponibilità liquide	Euro	30.586
Attività destinate alla vendita	Euro	16.010
Elisione crediti e debiti vs attività cessate	Euro	(13.704)
<b>Totale attivo</b>	<b>Euro</b>	<b>1.477.379</b>

### PASSIVO CONSOLIDATO

Patrimonio Netto del gruppo	Euro	254.342
Utile dell'esercizio	Euro	54.858
Patrimonio netto di terzi	Euro	600
Fondi per rischi e oneri	Euro	174.567
Fondi relativi al personale	Euro	50.505
Passività finanziarie non correnti	Euro	527.856
Passività correnti	Euro	402.912
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	Euro	25.443
Elisione crediti e debiti per attività cessate	Euro	(13.704)
<b>Totale passivo e Patrimonio Netto</b>	<b>Euro</b>	<b>1.477.379</b>

Il risultato economico del Gruppo scaturisce dai seguenti valori del conto economico consolidato (in migliaia di euro):

### CONTO ECONOMICO

Ricavi di gestione	Euro	685.100
Costi Operativi	Euro	(479.217)
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	Euro	205.883
Accantonamento fondi	Euro	(18.000)
Ammortamenti	Euro	(58.186)
<b>Risultato operativo</b>	<b>Euro</b>	<b>129.697</b>
Proventi e oneri finanziari	Euro	(23.119)
Proventi da partecipazioni	Euro	2.027
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>Euro</b>	<b>108.605</b>
Imposte sul reddito dell'esercizio	Euro	(32.454)
<b>Risultato netto da attività in funzionamento</b>	<b>Euro</b>	<b>76.151</b>
<b>Risultato netto da attività cessate</b>	<b>Euro</b>	<b>(21.304)</b>
<b>Risultato del Gruppo e di terzi</b>	<b>Euro</b>	<b>54.847</b>
Risultato di pertinenza di terzi	Euro	(11)
<b>Utile dell'esercizio del Gruppo</b>	<b>Euro</b>	<b>54.858</b>

Il bilancio consolidato del Gruppo include i bilanci di SEA S.p.A (società Capogruppo) e delle società sulle quali la stessa esercita, direttamente o indirettamente, il controllo a partire dalla data in cui lo stesso è stato acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Le società controllate consolidate secondo *il metodo integrale* sono le seguenti:

- SEA Energia SpA: 100%
- SEA Handling SpA in liquidazione: 100%
- Railink Srl in liquidazione: 100%
- Airport Handling SpA: fino al 26.08.2014 100%, dal 27.08.2014 0%
- SEA Prime SpA (già Ali Trasporti Aerei A.T.A. S.p.A.): 98,34%
- Prime Aviation Services SpA (già Ata Ali Servizi S.p.A.): 98,34%, indirettamente
- Consorzio Malpensa Construction: 51%.

Con riferimento alle variazioni nell'area di consolidamento del Gruppo intervenute nell'esercizio 2014 si segnala quanto segue:

- la società SEA Handling SpA è stata posta in liquidazione con decorrenza 1° luglio 2014;
- in data 27 agosto 2014 SEA SpA ha interamente trasferito la partecipazione totalitaria detenuta in Airport Handling SpA al *Trust* di scopo "Milan Airport Handling". Conseguentemente, in pari data, Airport Handling SpA è stata esclusa dal perimetro di consolidamento del Gruppo SEA, secondo quanto previsto dall'IFRS 10.

Le partecipazioni in società collegate, valutate con il *metodo del patrimonio netto*, conformemente a quanto previsto dallo IAS 28, sono le seguenti:

- Dufrital SpA: 40%
- SACBO SpA: 30,979%
- SEA Services Srl: 40%
- Malpensa Logistica Europa SpA: 25%
- Disma SpA: 19%.

Disma SpA, pur essendo detenuta dalla capogruppo SEA SpA con una partecipazione inferiore al 20%, è stata valutata con il criterio indicato del patrimonio netto in virtù dell'influenza notevole esercitata dalla partecipante SEA SpA.

Si specifica che in data 14 novembre 2014 SEA, al fine di consolidare la propria presenza nel settore della ristorazione in partnership con My-Chef Ristorazione, ha acquisito il 10% della partecipazione SEA Services Srl, già detenuta al 30%, incrementando la propria quota di partecipazione al 40%.

Infine le seguenti partecipazioni disponibili per la vendita, sono state valutate al *fair value*:

- Consorzio Milano Sistema in liquidazione;
- Romairport SpA;
- Aeropuertos Argentina 2000 SA.

Esaminato il bilancio consolidato del Gruppo SEA al 31 dicembre 2014 rileviamo quanto segue:

- le situazioni contabili delle società incluse nell'area di consolidamento sono state redatte facendo riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e opportunamente rettificata, ove necessario, per uniformarle ai principi contabili adottati dalla Capogruppo;
- in nota integrativa sono stati indicati i principi di consolidamento adottati e viene data ampia illustrazione delle principali voci dello stato patrimoniale e del conto economico consolidati;

- per quanto riguarda le operazioni con parti correlate, esse non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali, risultando di natura ordinaria e ricorrente, e regolate, peraltro, a condizioni di mercato.

La società di Revisione Deloitte & Touche SpA, incaricata della revisione legale del bilancio consolidato al 31 dicembre 2014, nella propria Relazione redatta ai sensi degli artt. 14 e 16 del D.Lgs. 39/2010, emessa in data 14 aprile 2015, ha attestato che il bilancio consolidato del Gruppo SEA al 31 dicembre 2014 è conforme agli IFRS adottati dall'Unione europea e che lo stesso è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico, le variazioni di patrimonio netto e i flussi di cassa del Gruppo SEA per l'esercizio chiuso a tale data.

Il Collegio osserva che la società di Revisione Deloitte & Touche SpA, nella propria Relazione relativa al bilancio consolidato al 31 dicembre 2014, ha espresso giudizio positivo sul bilancio medesimo nonché il seguente richiamo di informativa che si ritiene rilevante:

*"Per una migliore comprensione del bilancio consolidato si rimanda alla relazione sulla gestione, ed in particolare al paragrafo "Fattori di rischio del Gruppo SEA – Rischio connesso alla decisione della Commissione europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling", nonché alla nota 2.5 "Area di consolidamento e sue variazioni" delle note esplicative per le considerazioni svolte dagli Amministratori (i) sullo stato delle iniziative giudiziali e stragiudiziali in essere con la Commissione Europea in relazione alla procedura di indagine concernente gli asseriti aiuti di stato concessi a favore di Sea Handling S.p.A., con particolare riferimento alla messa in liquidazione della controllata ed alle evoluzioni determinate dalla Decisione del 9 luglio 2014 della Commissione europea, resa pubblica il 6 febbraio 2015 e (ii) sugli effetti della decisione di cessare il business dell'handling aviazione commerciale con conseguente applicazione dell'IFRS 5 nella rappresentazione delle attività cessate nonché (iii) sui presupposti per ritenere che l'attribuzione della partecipazione Airport Handling S.r.l. al Trust "Milan Airport Handling Trust", conformemente agli impegni assunti con la Commissione europea nel contesto delle negoziazioni giudiziali e stragiudiziali soprammentionate ne abbia determinato la perdita del controllo con conseguente esclusione dall'area di consolidamento di detta società."*

Il Collegio dà atto di avere verificato la corrispondenza del bilancio consolidato al 31 dicembre 2014 ai fatti e alle informazioni di cui lo stesso è a conoscenza a seguito della partecipazione alle riunioni degli organi sociali, nell'esercizio dei propri doveri di vigilanza e dei propri poteri di ispezione e di controllo.

La Relazione sulla Gestione redatta dagli Amministratori risulta esauriente sotto il profilo delle informazioni relative

all'attività operativa e di sviluppo, delle strategie e dei rapporti tra imprese del Gruppo, nonché della descrizione dei principali rischi e incertezze cui il Gruppo è esposto. Il suo esame ne ha evidenziato la coerenza con i dati e le risultanze del bilancio consolidato al 31 dicembre 2014, come risulta anche dalla Relazione della società di Revisione Deloitte & Touche SpA rilasciata ai sensi degli artt. 14 e 16 del D.Lgs. 39/2010.

Milano, 14 aprile 2015

#### IL COLLEGIO SINDACALE

Rita Cicchiello	<i>(Presidente)</i>
Andrea Galli	<i>(Sindaco Effettivo)</i>
Paolo Giovanelli	<i>(Sindaco Effettivo)</i>
Antonio Passantino	<i>(Sindaco Effettivo)</i>
Ezio Simonelli	<i>(Sindaco Effettivo)</i>

## RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO



Deloitte & Touche S.p.A.  
Via Tortona, 25  
20144 Milano  
Italia  
Tel: +39 02 83322111  
Fax: +39 02 83322112  
www.deloitte.it

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE  
AI SENSI DEGLI ARTT. 14 E 16 DEL D. LGS. 27.1.2010, N. 39**

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

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata, del conto economico consolidato, del conto economico complessivo consolidato e del prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note esplicative, di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. e controllate (Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA) chiuso al 31 dicembre 2014. La responsabilità della redazione del bilancio consolidato in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. N. 38/2005 compete agli Amministratori di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio consolidato e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio consolidato, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Il bilancio consolidato presenta ai fini comparativi i dati dell'esercizio precedente e la situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2013, sui quali avevamo emesso la relazione di revisione in data 15 aprile 2014. Come illustrato nelle note esplicative, gli Amministratori (i) hanno modificato gli schemi del conto economico consolidato complessivo adottando due distinti schemi ovvero conto economico consolidato e conto economico consolidato complessivo, (ii) hanno riesposto alcuni dati comparativi relativi all'esercizio precedente, rispetto ai dati precedentemente presentati - in applicazione dell'IFRS 5 in conseguenza della decisione di cessare la linea di business *Handling* aviazione commerciale - e (iii) hanno fornito per la prima volta l'informativa sui settori operativi e i dati dell'utile per azione. Le modalità di rideterminazione dei dati comparativi e la relativa informativa presentata nelle note esplicative, sono state da noi esaminate ai fini dell'espressione del giudizio sul bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2014.

Ancora Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova  
Palermo Parma Roma Torino Trento 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.I.A. Milano n. 1720239  
Partita IVA: IT 03049560166

Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

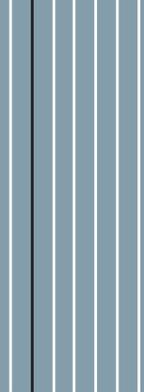
3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA al 31 dicembre 2014 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall’Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell’art. 9 del D.Lgs. n. 38/2005; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA per l’esercizio chiuso a tale data.
4. Per una migliore comprensione del bilancio consolidato si rimanda alla relazione sulla gestione, ed in particolare al paragrafo “Fattori di rischio del Gruppo SEA - Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling”, nonché alla nota 2.5 “Area di consolidamento e sue variazioni” delle note esplicative per le considerazioni svolte dagli Amministratori (i) sullo stato delle iniziative giudiziali e stragiudiziali in essere con la Commissione Europea in relazione alla procedura di indagine concernente gli asseriti aiuti di stato concessi a favore di Sea Handling S.p.A., con particolare riferimento alla messa in liquidazione della controllata ed alle evoluzioni determinate dalla Decisione del 9 luglio 2014 della Commissione Europea, resa pubblica il 6 febbraio 2015, (ii) sugli effetti della decisione di cessare il business dell’*handling* aviazione commerciale con conseguente applicazione dell’IFRS 5 nella rappresentazione delle attività cessate nonché (iii) sui presupposti per ritenere che l’attribuzione della partecipazione Airport Handling S.r.l. al Trust “*Milan Airport Handling Trust*”, conformemente agli impegni assunti con la Commissione Europea nel contesto delle negoziazioni giudiziali e stragiudiziali soprammenzionate ne abbia determinato la perdita del controllo con conseguente esclusione dall’area di consolidamento di detta società.
5. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge e dai regolamenti compete agli Amministratori di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.. E’ di nostra competenza l’espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA al 31 dicembre 2014.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Ernesto Lanzillo  
Socio

Milano, 14 aprile 2015



# SEA SPA BILANCIO SEPARATO





## PROSPETTI CONTABILI

## Situazione Patrimoniale e Finanziaria

(importi in Euro)	Note	Al 31 dicembre 2014		Al 31 dicembre 2013	
		Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
Immobilizzazioni immateriali	6.1	959.576.531		921.933.879	
Immobilizzazioni materiali	6.2	139.347.112		136.034.438	
Investimenti immobiliari	6.3	3.413.710		3.415.906	
Partecipazioni in società controllate e collegate	6.4	43.027.659		42.851.756	
Partecipazioni disponibili per la vendita	6.5	26.184		26.139	
Imposte differite attive	6.6	45.881.425		31.113.567	
Altre attività finanziarie non correnti	6.7	23.966.238		0	
Altri crediti non correnti	6.8	274.584		286.896	
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>1.215.513.443</b>	<b>0</b>	<b>1.135.662.581</b>	<b>0</b>
Rimanenze	6.9	5.701.024		6.587.359	
Crediti commerciali	6.10	110.213.233	16.225.724	103.828.574	15.730.937
Crediti finanziari correnti	6.11	37.638.331	37.635.933	30.143.607	30.143.607
Crediti per imposte dell'esercizio	6.12	14.266.634		13.384.150	
Altri crediti	6.13	12.055.501		10.242.642	
Cassa e disponibilità liquide	6.14	30.325.523		55.281.833	
<b>Totale attivo corrente</b>		<b>210.200.246</b>	<b>53.861.657</b>	<b>219.468.165</b>	<b>45.874.544</b>
<b>Attività destinate alla vendita</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>1.425.713.689</b>	<b>53.861.657</b>	<b>1.355.130.746</b>	<b>45.874.544</b>
Capitale sociale	6.15	27.500.000		27.500.000	
Altre riserve	6.15	187.801.688		168.021.203	
Utile dell'esercizio	6.15	56.382.402		52.182.470	
<b>PATRIMONIO NETTO</b>		<b>271.684.090</b>	<b>0</b>	<b>247.703.673</b>	<b>0</b>
Fondo rischi e oneri	6.16	180.927.011		166.093.430	
Fondi relativi al personale	6.17	49.030.774		46.499.559	
Passività finanziarie non correnti	6.18	527.766.552		428.357.724	27.468.177
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>757.724.337</b>	<b>0</b>	<b>640.950.713</b>	<b>27.468.177</b>
Debiti commerciali	6.19	167.855.559	12.952.990	174.803.321	27.457.533
Debiti per imposte dell'esercizio	6.20	59.764.366	6.505.193	58.238.004	3.395.273
Altri debiti	6.21	93.278.973		93.054.608	
Passività finanziarie correnti	6.18	75.406.364	2.305.812	140.380.427	8.540.016
<b>Totale passivo corrente</b>		<b>396.305.262</b>	<b>21.763.995</b>	<b>466.476.360</b>	<b>39.392.822</b>
Passività connesse alle attività destinate alla vendita		0	0	0	0
<b>TOTALE PASSIVO</b>		<b>1.154.029.599</b>	<b>21.763.995</b>	<b>1.107.427.073</b>	<b>66.860.999</b>
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>1.425.713.689</b>	<b>21.763.995</b>	<b>1.355.130.746</b>	<b>66.860.999</b>

## Conto Economico

(importi in Euro)	Note	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2014		Esercizio chiuso al 31 dicembre 2013	
		Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
Ricavi di gestione	7.1	592.115.366	55.590.787	558.436.618	52.875.637
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	63.466.181		67.000.061	
<b>Totale ricavi</b>		<b>655.581.547</b>	<b>55.590.787</b>	<b>625.436.679</b>	<b>52.875.637</b>
Costi del lavoro	7.3	(154.507.327)	1.330.796	(153.053.844)	263.886
Materiali di consumo	7.4	(10.111.723)		(12.164.741)	
Altri costi operativi	7.5	(215.793.813)	(56.469.787)	(202.122.459)	(56.640.258)
Costi per lavori su beni in concessione	7.6	(59.539.726)		(62.310.750)	
Accantonamenti e svalutazioni	7.7	(14.228.799)		(23.483.085)	
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(454.181.388)</b>	<b>(55.138.991)</b>	<b>(453.134.879)</b>	<b>(56.376.372)</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA</b>		<b>201.400.159</b>	<b>451.796</b>	<b>172.301.800</b>	<b>(3.500.735)</b>
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	7.8	(18.000.000)		(26.293.709)	
Ammortamenti	7.9	(52.667.626)		(46.901.216)	
<b>Risultato operativo</b>		<b>130.732.533</b>	<b>451.796</b>	<b>99.106.875</b>	<b>(3.500.735)</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	(20.289.801)	(20.289.801)	1.662.258	1.662.258
Oneri finanziari	7.11	(24.300.635)	(3.780)	(20.254.115)	
Proventi finanziari	7.11	2.417.017	1.007.394	1.930.983	937.908
<b>Risultato ante imposte</b>		<b>88.559.114</b>	<b>(18.834.391)</b>	<b>82.446.001</b>	<b>(900.569)</b>
Imposte	7.12	(32.176.712)	(5.521.179)	(30.263.531)	(2.502.912)
<b>Risultato netto da attività in funzionamento</b>		<b>56.382.402</b>	<b>(24.355.570)</b>	<b>52.182.470</b>	<b>(3.403.481)</b>
<b>Risultato netto da attività cessate</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Risultato netto</b>		<b>56.382.402</b>	<b>(24.355.570)</b>	<b>52.182.470</b>	<b>(3.403.481)</b>

## Conto Economico Complessivo

(importi in Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2014	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2013
<b>Risultato netto</b>	<b>56.382.402</b>	<b>52.182.470</b>
<b>Altre componenti del risultato complessivo</b>		
<i>- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>		
Utile / (perdita) su valutazione a <i>fair value</i> di strumenti finanziari derivati <i>cash flow hedge</i>	(3.186.906)	5.000.186
Effetto fiscale relativo all'utile / (perdita) su valutazione a <i>fair value</i> di strumenti finanziari derivati <i>cash flow hedge</i>	876.399	(1.375.051)
<b>Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>(2.310.507)</b>	<b>3.625.135</b>
<i>- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>		
Utile / (perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	(5.022.729)	191.188
Effetto fiscale relativo all'utile / (perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	1.381.251	(52.577)
<b>Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>(3.641.478)</b>	<b>138.611</b>
<b>Totale altre componenti del risultato complessivo</b>	<b>(5.951.985)</b>	<b>3.763.746</b>
<b>Totale risultato complessivo dell'esercizio</b>	<b>50.430.417</b>	<b>55.946.216</b>

## Rendiconto Finanziario

(importi in Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
Risultato prima delle imposte	88.559.114	82.446.001
<i>Rettifiche:</i>		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni materiali ed immateriali	52.667.626	55.101.216
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	15.824.752	13.473.359
Oneri finanziari netti	21.883.618	18.323.133
Oneri (proventi) da partecipazioni	20.289.801	(1.648.459)
Plusvalenze da devoluzione gratuita cespiti	(7.479.190)	(4.800.000)
Restituzione importi contenzioso Quintavalle (esclusa quota interessi)	(2.083.489)	-
Altre variazioni non monetarie	(838.733)	(4.481.377)
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante</b>	<b>188.823.499</b>	<b>158.413.873</b>
Variazione rimanenze	886.335	1.158.337
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(16.973.994)	20.817.548
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(19.102.621)	(13.245.017)
<b>Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante</b>	<b>(35.190.280)</b>	<b>8.730.868</b>
Imposte sul reddito pagate	(41.464.667)	(34.607.299)
Risarcimento Agenzia delle Dogane	5.630.722	-
Restituzione importi contenzioso Quintavalle (inclusa quota interessi)	2.313.101	-
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>	<b>120.112.375</b>	<b>132.537.442</b>
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>		
-immateriali (*)	(64.213.594)	(67.383.128)
-materiali	(17.409.715)	(11.312.254)
-finanziarie	(180.045)	(25.260.000)
Altre attività finanziarie non correnti	(24.950.000)	-
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>		
-materiali	138.956	1.333.901
-finanziarie	3.315	-
Dividendi incassati	1.705.765	1.703.590
Versamenti in conto capitale a favore di SEA Handling in liquidazione	(9.822.870)	-
<b>Cash flow derivante dall'attività di investimento</b>	<b>(114.728.188)</b>	<b>(100.917.891)</b>
Variazione indebitamento finanziario lordo		
- incremento netto indebitamento a breve e m/l termine	63.055.335	90.079.611
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	(46.595.826)	(15.494.311)
Dividendi distribuiti	(26.479.838)	(88.965.972)
Interessi e commissioni pagate	(21.306.223)	(15.943.590)
Interessi incassati	986.055	648.266
<b>Cash flow derivante dall'attività di finanziamento</b>	<b>(30.340.497)</b>	<b>(29.675.996)</b>
<b>Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide</b>	<b>(24.956.310)</b>	<b>1.943.555</b>
Disponibilità liquide di inizio esercizio	55.281.833	53.338.278
Disponibilità liquide di fine esercizio	30.325.523	55.281.833

\* Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2014 è pari a Euro 7.331 migliaia a fronte di Euro 17.528 migliaia dell'esercizio 2013.

## Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

(importi in Euro)	Capitale	Riserva da sovrapprezzo delle azioni	Riserva da prima conversione agli IFRS (escluso OCI)	Riserva AFS	Riserva di cash flow hedge	Riserva utile / (perdita) attuariale	Riserva straordinaria	Riserva legale	Altre riserve	Totale altre riserve	Risultato dell'esercizio	Totale patrimonio netto
<b>Al 1° gennaio 2013</b>	27.500.000	0	23.686.390	1	(10.296.972)	(2.894.039)	76.518.371	5.500.000	60.288.176	152.801.927	38.155.530	218.457.457
<b>Operazioni con gli azionisti</b>												
Destinazione dell'utile di Esercizio 2012 e relativa distribuzione di dividendi							11.455.530			11.455.530	(38.155.530)	(26.700.000)
<b>Altri movimenti</b>												
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					3.625.235	138.611				3.763.746		3.763.746
Risultato dell'esercizio											52.182.470	52.182.470
<b>Al 31 dicembre 2013</b>	27.500.000	0	23.686.390	1	(6.671.837)	(2.755.428)	87.973.901	5.500.000	60.288.176	168.021.203	52.182.470	247.703.673
<b>Operazioni con gli azionisti</b>												
Destinazione dell'utile di esercizio 2013 e relativa distribuzione di dividendi							25.732.470			25.732.470	(52.182.470)	(26.450.000)
<b>Altri movimenti</b>												
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					(2.310.507)	(3.641.478)				(5.951.985)		(5.951.985)
Risultato dell'esercizio											56.382.402	56.382.402
<b>Al 31 dicembre 2014</b>	27.500.000	0	23.686.390	1	(8.982.344)	(6.396.906)	113.706.371	5.500.000	60.288.176	187.801.688	56.382.402	271.684.090

## NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO SEPARATO

### 1. Informazioni Generali

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

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

La Società gestisce l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate, in forza della Convenzione 2001, sottoscritta fra SEA ed ENAC nel 2001 e avente durata quarantennale (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962).

Alla data di predisposizione del presente documento l'assetto azionario della Società è il seguente:

Nome	Percentuale di possesso
Comune di Milano	54,81%
Provincia di Varese	0,64%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri azionisti pubblici	0,11%
<b>Totale azionisti pubblici</b>	<b>55,62%</b>
F2i Aeroporti SpA	35,72%
F2i Sgr SpA	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
<b>Totale azionisti privati</b>	<b>44,38%</b>
<b>Totale</b>	<b>100,00%</b>

### 2. Sintesi dei principi contabili adottati

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del Bilancio Separato di SEA chiuso al 31 dicembre 2014.

Gli schemi di bilancio sono redatti in unità di Euro, le tabelle incluse nelle Note esplicative sono redatte in migliaia di Euro.

#### 2.1 Base di preparazione

Il Regolamento europeo (CE) n. 1606/2002 del 19 luglio 2002, ha introdotto l'obbligo, a partire dall'esercizio 2005, di applicazione degli *International Financial Reporting Standards* ("IFRS"), emanati dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB"), e adottati dall'Unione europea per la redazione dei Bilanci Consolidati delle società aventi titoli di capitale e/o debito quotati presso uno dei mercati regolamentati della Comunità europea. A seguito del suddetto Regolamento europeo, il 28 febbraio 2005 è stato emesso il Decreto Legislativo n. 38, con il quale è stata disciplinata, tra l'altro, l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei Bilanci Consolidati di società non quotate. SEA ha deciso di avvalersi di detta opzione per la predisposizione del proprio Bilancio Consolidato a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006. Il medesimo Decreto Legislativo (al quarto comma dell'art. 4) ha disciplinato

inoltre l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei Bilanci di Esercizio inclusi nei Bilanci Consolidati redatti in accordo con gli IFRS. SEA ha deciso di avvalersi anche di detta opzione a partire dal bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011. Per detto Bilancio Separato, è stata pertanto identificata quale data di transizione agli IFRS il 1° gennaio 2010.

Con "IFRS" si intendono anche gli *International Accounting Standards* ("IAS") tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'IFRS *Interpretation Committee*, precedentemente denominato *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC") e ancor prima *Standing Interpretations Committee* ("SIC").

Il presente bilancio è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/2005.

In particolare si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente agli esercizi presentati nel documento. Il bilancio è stato pertanto predisposto sulla base delle migliori conoscenze degli IFRS e tenuto conto della migliore dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento, come meglio di seguito specificato.

Il Bilancio Separato è stato redatto nel presupposto della continuazione dell'attività, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, pur in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono incertezze sulla continuità aziendale considerando i livelli di capitalizzazione esistenti e non rilevando l'esistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale, operativo e di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi.

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

Gli schemi utilizzati, come sopra specificato, sono quelli che meglio rappresentano la situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società.

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

co Complessivo. I dati del 2013 sono stati riesposti ai fini della comparabilità dei bilanci.

Il presente bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del *fair value*. La Società, a seguito della emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato "SEA 3<sup>1</sup>/<sub>8</sub> 2014-2021", ha adottato per la prima volta, a partire dal presente bilancio, i principi contabili IFRS 8 "Settori Operativi" e IAS 33 "Utile per azione". L'informativa conseguente è esposta nel Bilancio Consolidato alla *Nota* 5.3 e alla *Nota* 7.14.

Il presente bilancio è assoggettato a revisione contabile da parte della Società di Revisione Deloitte & Touche SpA.

## 2.2 Principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili dal 1° gennaio 2014

Si riportano nel seguito i Principi Contabili Internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2014, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti. L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni, ove applicabili, non ha avuto effetti sulla Situazione Patrimoniale Finanziaria o sul risultato della Società.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data in efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
<i>IFRS 10 Consolidated Financial Statements and IAS 27 Separate Financial Statements</i>	11 dic '12	29 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14
<i>IFRS 11 Joint arrangements</i>	11 dic '12	29 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14
<i>IFRS 12 Disclosure of Interests in Other Entities</i>	11 dic '12	29 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14
<i>IAS 28 Investments in Associates and Joint Ventures</i>	11 dic '12	29 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14
<i>Amendments to IAS 32 Financial Instruments: Presentation - Offsetting Financial Assets and Financial Liabilities</i>	13 dic '12	29 dic '12	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14
<i>Amendments to IAS 36 Impairment of assets</i>	19 dic '13	20 dic '13	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14
<i>Amendment to IAS 39 Financial instruments: Recognition and measurement, on novation of derivatives and hedge accounting</i>	19 dic '13	20 dic '13	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14
<i>IFRIC 21 Levies</i>	13 giu '14	14 giu '14	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '14	1 gen '14

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

Di seguito sono indicati i Principi Contabili Internazionali, le interpretazioni e le modifiche a esistenti Principi Contabili e in-

terpretazioni, ovvero specifiche previsioni contenute nei principi e nelle interpretazioni approvati dallo IASB che non sono ancora state omologate per l'adozione in Europa alla data di approvazione del presente documento e non adottati in via anticipata dalla Società:

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>Amendment to IAS 19 regarding defined benefit plans</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 lug 2014
<i>Annual improvements cycles 2010-2012 and 2011-2013</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 lug 2014
<i>Amendment to IAS 16 Property, plant and equipment and IAS 38 Intangible assets</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2016
<i>Amendment to IFRS 11 Joint arrangements on acquisition of an interest in a joint operation</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2016
<i>Amendment to IAS 27 Separate financial statements on the equity method</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2016
<i>IFRS 15 Revenue from contracts with customers</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2017
<i>IFRS 9 Financial instruments</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018

Si precisa che non sono stati applicati anticipatamente Principi Contabili e/o interpretazioni, la cui applicazione risulterebbe obbligatoria per periodi che iniziano successivamente al 31 dicembre 2014.

La Società sta valutando gli effetti dell'applicazione dei principi sopra indicati.

### 2.4 Criteri di valutazione

#### Aggregazioni aziendali e avviamento

Nel caso di acquisizione da terzi di aziende o rami di azienda, le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili, sono rilevate al loro valore corrente (*fair value*) alla data di acquisizione.

La differenza positiva tra il costo di acquisto e il valore corrente di tali attività e passività è iscritta come avviamento ed è classificata come attività immateriale a vita indefinita.

L'eventuale differenza negativa ("Avviamento negativo") è invece rilevata a Conto Economico al momento dell'acquisizione. I costi connessi alle aggregazioni aziendali sono rilevati a Conto Economico.

L'avviamento è rilevato inizialmente al costo ed è ridotto successivamente solo per le riduzioni di valore cumulate.

Annualmente, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità che abbia subito una riduzione di valore, l'avviamento è sottoposto a verifiche per identificare eventuali riduzioni di valore, secondo quanto previsto dal principio IAS 36 ("Riduzione di valore delle attività"); il valore originario non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Non si effettuano rivalutazioni dell'avviamento, neanche in applicazioni di leggi specifiche.

Eventuali passività connesse alle aggregazioni aziendali per pagamenti sottoposti a condizione vengono rilevate alla data di acquisizione delle aziende e dei rami di azienda relativi alle aggregazioni aziendali.

In caso di cessione di una parte o dell'intera impresa precedentemente acquisita e dalla cui acquisizione era emerso un avviamento, nella determinazione della plusvalenza o delle minusvalenze da cessione si tiene conto del corrispondente valore residuo dell'avviamento.

#### Immobilizzazioni immateriali

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

##### (a) Diritti sui beni in concessione

I "Diritti sui beni in concessione" rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione (c.d. metodo dell'attività immateriale) in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e la costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. Il valore corrisponde al "*fair value*" dell'attività di progettazione e costruzione maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati, nel

rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23, durante la fase di costruzione. Il *fair value* dei servizi di costruzione è determinato sulla base dei costi effettivamente sostenuti maggiorati di un 6% rappresentativo della remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, che di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività, così come previsto dall'IFRIC 12. La logica di determinazione del *fair value* discende dal fatto che il concessionario deve applicare quanto previsto dal paragrafo 12 dello IAS 18 e pertanto se il *fair value* dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi di costruzione effettuati.

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con lo IAS 11 e tale valutazione confluisce nel rigo di Conto Economico "Ricavi per lavori su beni in concessione".

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

I beni in concessione vengono ammortizzati lungo la durata della concessione, con l'utilizzo di aliquote costanti determinate con riferimento alla scadenza della concessione, poiché si presuppone che i benefici economici futuri del bene verranno utilizzati dal concessionario. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici.

Il fondo ammortamento e il fondo di ripristino e sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura dei seguenti oneri:

- completo ammortamento dei beni in concessione alla data di fine concessione;
- ripristino e sostituzione dei componenti soggetti a usura dei beni in concessione.

Si rimanda a tal proposito al successivo paragrafo "Fondi rischi e oneri – Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione".

Qualora si verificassero eventi che facciano presumere una riduzione del valore di tali immobilizzazioni immateriali, la differenza tra il valore di iscrizione ed il valore di recupero viene imputata a Conto Economico.

#### **(b) Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti similari**

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

#### **(c) Computer software**

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

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

#### **Immobilizzazioni materiali**

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

#### **Beni immobili**

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dalla Società nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbligo a carico di SEA di provvedere alla manutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all'esercizio dell'attività d'impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono di proprietà di SEA fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 2041. In bilancio, le immobilizzazioni sono esposte al netto dei contributi erogati dallo Stato.

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

Relativamente ai terreni è necessario distinguere tra i terreni di proprietà della Società, classificati tra le immobilizzazioni materiali e non soggetti ad ammortamento e le aree espropriate, funzionali all'ampliamento del Terminal di Malpensa, classificate nei "Diritti sui beni in concessione" e ammortizzate lungo la durata della concessione.

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

### Beni mobili

I beni mobili di proprietà sono rappresentati da immobilizzazioni acquisite a titolo oneroso dalla Società non soggetti a obbligo di devoluzione gratuita.

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

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria e/o ciclica sono direttamente addebitati a Conto Economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondano ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di una attività, applicando il criterio del "component approach", secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente. Gli ammortamenti sono addebitati al Conto Economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti fino alla scadenza della concessione. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "component approach".

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

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

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

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

### Investimenti immobiliari

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

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

### Partecipazioni in società controllate e collegate

Le partecipazioni in imprese controllate e in imprese collegate sono valutate al costo di acquisto (comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione), eventualmente ridotto per perdite di valore in conformità a quanto previsto dallo IAS 36. La differenza positiva, quando emergente all'atto dell'acquisto con parti terze, tra il costo di acquisizione e la quota di patrimonio netto a valori correnti della partecipata di competenza della Società è, pertanto, inclusa nel valore di carico della partecipazione.

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono sottoposte ogni anno o, se necessario più frequentemente, a verifica per rilevare eventuali perdite di valore. Qualora esistano evidenze che tali partecipazioni abbiano subito una perdita di valore, la stessa è rilevata nel Conto Economico come svalutazione. Nel caso l'eventuale quota di pertinenza della Società delle perdite della partecipata ecceda il valore contabile della partecipazione, e la Società abbia l'obbligo di risponderne, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata come fondo per rischi ed oneri nel passivo dello Stato Patrimoniale. Qualora, successivamente, la perdita di valore venga meno o si riduca, è rilevato a Conto Economico un ripristino di valore nei limiti del costo originario.

### Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le immobilizzazioni immateriali e le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono analizzate al fine di identificare l'esistenza di eventuali indicatori di riduzione del loro valore. Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, addebitando l'eventuale svalutazione rispetto al relati-

vo valore di libro a Conto Economico. Il valore recuperabile di un'attività è il maggiore tra il suo *fair value*, ridotto dei costi di vendita e il suo valore d'uso, laddove quest'ultimo è il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene. Nel determinare il *fair value* si considera il costo di acquisto di uno specifico bene che tiene conto di un coefficiente di deprezzamento (tale coefficiente tiene conto delle effettive condizioni del bene). Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati con un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Una riduzione di valore è riconosciuta a Conto Economico quando il valore di iscrizione dell'attività è superiore al valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività (o delle unità generatrici di flussi finanziari), a eccezione dell'avviamento, è ripristinato con imputazione a conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati gli ammortamenti.

#### **Attività finanziarie**

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate in una delle seguenti categorie in funzione della relativa natura e dello scopo per cui sono state acquistate:

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

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

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

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

Le attività finanziarie sono classificate in questa categoria se acquisite allo scopo di essere cedute nel breve termine. Le attività di questa categoria sono classificate come correnti e valutate al *fair value*; le variazioni di *fair value* sono riconosciute

a Conto Economico nell'esercizio in cui sono rilevate, se significative.

#### **(b) Crediti e finanziamenti attivi**

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari, prevalentemente relativi a crediti verso clienti, non derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, a eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente. Tali attività sono valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso d'interesse effettivo.

Se vi è un'obiettiva evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore, l'attività è ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi di cassa ottenibili in futuro. Le perdite di valore sono rilevate a Conto Economico. Se negli esercizi successivi vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato.

#### **(c) Attività finanziarie disponibili per la vendita**

Le attività disponibili per la vendita sono strumenti finanziari non derivati esplicitamente designati in questa categoria, ovvero che non trovano classificazione in nessuna delle precedenti categorie e sono compresi nelle attività non correnti a meno che il *management* intenda cederli nei 12 mesi successivi dalla data del bilancio. Tali attività finanziarie sono valutate al *fair value* e gli utili o perdite da valutazione sono imputati a una riserva di patrimonio netto afferente le "Altre componenti dell'utile complessivo"; la loro rilevazione a Conto economico è effettuata solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta o, nel caso di variazioni cumulate negative, quando si valuta che la riduzione di valore già rilevata a Patrimonio Netto non potrà essere recuperata in futuro.

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

#### **Strumenti finanziari derivati**

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata. Quando i derivati di copertura coprono il rischio di variazione del *fair value* degli strumenti oggetto di copertura (*fair value hedge*, es.

copertura della variabilità del *fair value* di attività/passività a tasso fisso), i derivati sono rilevati al *fair value* con imputazione degli effetti a Conto Economico; coerentemente, gli strumenti oggetto di copertura sono adeguati per riflettere le variazioni del *fair value* associate al rischio coperto. Quando i derivati coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa degli strumenti oggetto di copertura (*cash flow hedge*), le coperture effettuate vengono designate a fronte dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari attribuibile ai rischi che in un momento successivo possono influire sul Conto Economico. La parte efficace della variazione di *fair value* della parte di contratti derivati che sono stati designati come di copertura secondo i requisiti previsti dallo IAS 39 viene rilevata in una riserva di Patrimonio Netto (e in particolare nelle "Altre componenti del Conto Economico Complessivo"); tale riserva viene poi imputata a conto economico nell'esercizio in cui la transazione coperta influenza il Conto Economico. La parte inefficace della variazione di *fair value* della parte di contratti derivati, così come l'intera variazione di *fair value* dei derivati che non sono stati designati come di copertura o che non ne presentano i requisiti richiesti dal citato IAS 39, viene invece contabilizzata direttamente a Conto Economico nella voce "Proventi/oneri finanziari".

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

#### **Crediti commerciali e altri crediti**

I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti inizialmente al *fair value* e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato al netto del fondo svalutazione crediti. Qualora vi sia un'obiettiva evidenza di indicatori di riduzioni di valore, l'attività viene ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro. L'obiettiva evidenza di perdita di valore è verificata considerando, tra l'altro, rilevanti inadempimenti contrattuali, significative difficoltà finanziarie, rischio di insolvenza della controparte. I crediti sono esposti al netto degli accantonamenti al fondo svalutazione. Se negli esercizi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato a fronte oneri; differentemente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attivi-

tà viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stata effettuata la svalutazione. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 4.1.

#### **Rimanenze**

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

#### **Disponibilità liquide**

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

#### **Fondi rischi e oneri**

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili precisamente l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima della spesa richiesta per estinguere l'obbligazione. I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nella apposita sezione informativa su impegni e rischi e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

#### **Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione**

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

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

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

## Fondi relativi al personale

### Fondi pensione

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita (contributo al Servizio Sanitario Nazionale e contributi all'INPS per i piani pensionistici) che piani a benefici definiti.

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

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione, pertanto il relativo onere è imputato al Conto Economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del *fair value* delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

Gli utili e perdite attuariali, in conformità ai disposti dello

IAS19R, sono rilevati direttamente nel Patrimonio Netto in una specifica riserva denominata "Riserva utile/perdita attuariale".

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

### Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

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

### Passività finanziarie

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare, sono inizialmente iscritte al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutate al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

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

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

### Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al *fair value* e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato.

### Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati al *fair value* del corrispettivo ricevuto per le prestazioni di servizi della gestione ordinaria dell'attività. Il ricavo è riconosciuto al netto dell'imposta sul valore aggiunto e degli sconti.

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

I canoni attivi e le *royalty* sono riconosciuti nell'esercizio di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti mentre, i corrispettivi per certificati verdi sono riconosciuti annualmente su base fissa secondo contratti pluriennali e si riferiscono alla remunerazione della messa a disposizione delle reti interne al sedime aeroportuale.

### Ricavi per lavori su beni in concessione

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

### Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti (IAS 20).

### Contributi in conto capitale

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

### Contributi in conto esercizio

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico.

### Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica. Gli incentivi concessi ai vettori, e determinati in funzione del numero di passeggeri trasportati, e fatturati dai vettori stessi alla Società per il (i) mantenimento del traffico presso gli scali ovvero (ii) per lo sviluppo del traffico tramite il potenziamento di rotte esistenti o inserimento di nuove rotte, sono considerati costi commerciali e, come tali, classificati nei "Costi operativi" e rilevati in correlazione ai ricavi a cui sono riferibili. In particola-

re, a giudizio del *management* che monitora l'efficacia di queste iniziative commerciali alla pari di altre iniziative *marketing* classificate tra i costi commerciali, nonostante tali incentivi siano parametrati a talune voci specifiche di ricavo e ad esse proporzionate, per la loro natura di impulso al traffico o alla crescita dello scalo, da un punto di vista gestionale devono essere considerati unitariamente a tutti i costi sostenuti dalla Società in ambito commerciale e di *marketing* e sono quindi esposti nei *management account* e valutati nei KPI aziendali unitamente ai costi di *marketing*. In tale contesto è stata quindi presa la decisione di classificare tale fattispecie di incentivo, nella comunicazione finanziaria annuale in modo coerente alla visione gestionale.

### Oneri finanziari

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

### Imposte

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

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, a eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, per la quota non compensata dalle imposte differite passive, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale possano essere recuperate. Le imposte differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali, che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. L'iscrizione di attività per imposte anticipate è effettuata quando il loro recupero è considerato probabile. Tali attività e passività non sono rilevate se le differenze temporanee derivano da avviamento o dall'iscrizione iniziale (non in operazioni di aggregazioni di imprese) di altre attività o passività in operazioni che non hanno influenza né sul risultato contabile né sul risultato imponibile.

Il valore di carico delle attività fiscali differite è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili tali da consentire in tutto o in parte il recupero di tali attività.

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

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

Nell'esercizio 2013, SEA aveva rinnovato l'adesione al consolidato fiscale nazionale con la società controllata SEA Handling in liquidazione, per il triennio 2013-2015.

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

#### **Dividendi**

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

### **3. Stime e assunzioni**

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

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

#### **(a) Riduzione di valore delle attività**

Le immobilizzazioni materiali, immateriali, le partecipazioni in società controllate e collegate e gli investimenti immobiliari

sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori. Si rimanda, inoltre, al precedente paragrafo "Perdite di valore delle attività".

#### **(b) Ammortamenti**

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per la Società. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri, che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

#### **(c) Fondi rischi e oneri**

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

Stante l'indeterminatezza di tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare dalle stesse. Conseguentemente, la Direzione sentito il parere dei propri consulenti legali e degli esperti in materia legale e fiscale accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando

l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle note di bilancio.

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

#### (d) Crediti commerciali

Se vi è l'obiettiva evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore nei crediti commerciali, gli stessi sono ridotti in misura tale da risultare pari al loro presunto valore di realizzo tramite l'apposizione di un fondo svalutazione crediti. L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima è basata sui fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del Bilancio Separato.

#### (e) Attività finanziarie

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

## 4. Gestione dei rischi

La strategia di *risk management* della Società è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle proprie performance finanziarie. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati.

La gestione dei suddetti rischi è svolta identificando, valutando ed effettuando la copertura dei rischi finanziari.

### 4.1 Rischio di credito

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

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

Per SEA l'esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie).

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

In applicazione delle *policy* interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie o assicurative a prima richiesta emesse da soggetti di primario *standing* creditizio o da depositi cauzionali. Per quanto riguarda i tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, le scadenze sono maggiormente concentrate entro i trenta giorni dalla relativa fatturazione. I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di contenzioso sottostante alla data di bilancio. La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti e utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore. SEA, a fronte di crediti scaduti, crediti in contenzioso, o per i quali esiste una procedura legale o concorsuale, utilizza le medesime percentuali di svalutazione.

Di seguito si riporta un quadro di sintesi dei crediti commerciali vantati nei confronti di terze parti e dei relativi fondi svalutazione:

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	182.036	165.729
- di cui scaduto	107.380	101.356
Fondo svalutazione crediti commerciali	(88.051)	(77.633)
<b>Totale crediti commerciali verso clienti</b>	<b>93.985</b>	<b>88.096</b>

L'incremento dei crediti commerciali al 31 dicembre 2014, rispetto al precedente esercizio, è strettamente correlato all'aumento del volume d'affari della Società e all'operazione di *factoring* posta in essere nell'esercizio 2013. Per maggiori dettagli

si rimanda alla Nota 6.10.

La seguente tabella illustra l'anzianità dei crediti scaduti al 31 dicembre 2014:

#### Crediti commerciali verso clienti

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Crediti commerciali verso clienti	182.036	165.729
Di cui scaduto	107.380	101.356
- da meno di 180 giorni	33.351	25.399
- da oltre 180 giorni	74.029	75.957
Incidenza % dei crediti scaduti	59,0%	61,2%
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	18,3%	15,3%
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	40,7%	45,8%

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

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

#### Crediti commerciali verso clienti

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Crediti commerciali verso clienti	182.036	165.729
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	43.441	43.752
(ii) crediti oggetto di contestazioni	22.822	23.634
<b>Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)</b>	<b>115.773</b>	<b>98.344</b>
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	41.117	33.970
Fidejussioni e depositi cauzionali	52.600	53.696
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	45,4%	54,6%

#### 4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposta SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2014 i rischi di mercato cui è stata soggetta SEA sono:

- a) rischio tasso di interesse;
- b) rischio tasso di cambio;
- c) rischio prezzo delle *commodity*.

##### a) Rischio tasso di interesse

SEA è esposta al rischio della variazione dei tassi di interesse in relazione alla necessità di finanziare le proprie attività operative e di impiegare la liquidità disponibile. Le variazioni dei tassi di interesse possono incidere positivamente o negativamente sul risultato economico della Società, modificando i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e investimento. SEA gestisce tale rischio attraverso un opportuno bilanciamento fra l'esposizione a tasso fisso e quella a tasso variabile, con l'obiettivo di mitigare l'effetto economico della volatilità dei tassi di interesse di riferimento.

L'esposizione a tasso variabile espone SEA a un rischio origina-

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

Al 31 dicembre 2014 l'indebitamento finanziario lordo di SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (costituiti dalla quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi e da indebitamento a breve termine).

Il debito a medio/lungo termine è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno spread compreso fra lo 0,20% e il 2,20%, e non considera l'effetto delle operazioni coperture):

## Contratti di finanziamento a medio/lungo termine al 31 dicembre 2014 e 2013

Finanziamento	Tipologia di tasso	Data di erogazione	Data di scadenza	31 dicembre 2014		31 dicembre 2013	
				Importo in migliaia di Euro	Tasso	Importo in migliaia di Euro	Tasso
<b>SEA SpA</b>							
BIIS (ex Comit) - BEI 1ª erogazione	F	26-ago-1999	15-mar-2014	-	-	1.000	3,14%
BIIS (ex Comit) - BEI 2ª erogazione	V	30-nov-2000	15-set-2015	1.000	0,44%	2.000	0,52%
BIIS (ex Comit) - BEI 3ª erogazione	V	17-mar-2003	15-set-2017	6.947	0,44%	9.263	0,59%
<b>Totale BEI/Comit</b>				<b>7.947</b>	<b>0,44%</b>	<b>12.263</b>	<b>0,79%</b>
BNL-BEI 1ª erogazione	V	22-nov-1999	15-set-2014	-	-	2.000	0,52%
BNL-BEI 2ª erogazione	V	11-ago-2000	15-mar-2015	500	0,39%	1.500	0,52%
BNL-BEI 4ª erogazione	V	8-mag-2003	15-mar-2018	4.076	0,39%	5.240	0,52%
BNL-BEI 13.06.2006 1ª erog.	V	4-set-2006	4-set-2026	9.103	0,44%	9.862	0,57%
BNL-BEI 13.06.2006 2ª erog.	V	4-set-2006	4-set-2026	9.103	0,44%	9.862	0,57%
BNL-BEI 13.06.2006 3ª erog. *	V	4-set-2006	4-set-2026	9.103	0,44%	9.862	0,57%
BNL-BEI 13.06.2006 4ª erog. *	V	4-set-2006	4-set-2026	9.931	0,44%	10.759	0,57%
BNL-BEI 13.06.2006 5ª erog. *	V	4-set-2006	4-set-2026	9.931	0,44%	10.759	0,57%
BNL-BEI 2007 1ª erog. *	V	7-mar-2007	7-mar-2027	9.429	0,44%	10.214	0,57%
BNL-BEI 2007 2ª erog. *	V	7-mar-2007	7-mar-2027	9.429	0,44%	10.214	0,57%
BNL-BEI 2013	F	15-mar-2013	15-mar-2023	30.000	3,83%	30.000	3,83%
<b>Totale BEI/BNL</b>				<b>100.605</b>	<b>1,45%</b>	<b>110.272</b>	<b>1,45%</b>
UniCredit BEI 1ª erog. *	V	8-set-2007	8-set-2027	8.929	0,44%	9.643	0,59%
UniCredit BEI 2ª erog. *	V	8-set-2007	8-set-2027	8.929	0,44%	9.643	0,59%
UniCredit BEI 3ª erog. *	V	16-feb-2009	15-set-2028	14.483	0,67%	15.000	0,82%
<b>Totale BEI / UniCredit</b>				<b>32.341</b>	<b>0,54%</b>	<b>34.286</b>	<b>0,69%</b>
BIIS-BEI 1ª erog. *	V	25-feb-2011	15-set-2030	10.000	0,81%	10.000	0,96%
BIIS-BEI 2ª erog. *	V	25-feb-2011	15-set-2030	5.000	0,81%	5.000	0,96%
BIIS-BEI 3ª erog.	V	23-giu-2011	15-mar-2031	10.000	0,87%	10.000	1,02%
BIIS-BEI 4ª erog.	V	23-giu-2011	15-mar-2031	5.000	0,87%	5.000	1,02%
<b>Totale BEI/BIIS</b>				<b>30.000</b>	<b>0,84%</b>	<b>30.000</b>	<b>0,99%</b>
CDP-BEI 2012 1ª erog.	F	27-apr-2012	15-mar-2027	10.000	4,05%	10.000	4,05%
CDP-BEI 2012 2ª erog.	F	27-apr-2012	15-mar-2027	5.000	4,05%	5.000	4,05%
CDP-BEI 2012 3ª erog.	F	29-giu-2012	15-mar-2027	10.000	3,88%	10.000	3,88%
CDP-BEI 2012 4ª erog.	F	29-giu-2012	15-mar-2027	5.000	3,88%	5.000	3,88%
CDP-BEI 2013 1ª erog.	V	30-set-2013	15-set-2028	10.000	2,61%	10.000	2,75%
CDP-BEI 2013 2ª erog.	V	30-set-2013	15-set-2028	10.000	2,61%	10.000	2,75%
CDP-BEI 2013 3ª erog.	V	30-set-2013	15-set-2028	10.000	2,61%	10.000	2,75%
<b>Totale BEI /CDP</b>				<b>60.000</b>	<b>3,28%</b>	<b>60.000</b>	<b>3,36%</b>
UniCredit Mediobanca 2011 Tranche A 1ª erog.	V	31-lug-2012	6-mag-2014	-	-	13.271	5,79%
UniCredit Mediobanca 2011 Tranche A 2ª erog.	V	13-dic-2012	6-mag-2014	-	-	80.000	4,54%
UniCredit Mediobanca 2012 Tranche A	V	21-nov-2012	6-mag-2014	-	-	21.729	5,79%
Mediobanca 2012	V	20-dic-2012	6-mag-2014	-	-	35.000	4,34%
Mediobanca 2013	V	10-dic-2013	29-mag-2015	50.000	2,39%	50.000	2,46%
<b>Totale finanziamenti diversi da BEI</b>				<b>50.000</b>	<b>2,39%</b>	<b>200.000</b>	<b>4,20%</b>
Bond SEA 3 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> 2014 -2021	F	17-apr-2014	17-apr-2021	300.000	3,13%	-	-
<b>TOTALE SEA SpA</b>				<b>580.893</b>	<b>2,49%</b>	<b>446.821</b>	<b>2,83%</b>
		totale <i>tranche swappate</i>		95.163	16,4%	101.094	22,6%
		quota debito a tasso fisso		360.000	62,0%	61.000	13,7%
		quota debito non coperto		125.730	21,6%	284.728	63,7%

\* Tranche soggette a swap.

A seguito dell'operazione di ridefinizione della struttura dell'indebitamento finanziario il valore nozionale complessivo dell'indebitamento a medio/lungo termine al 31 dicembre 2014 è pari a Euro 580.893 migliaia, in aumento di Euro 134.072 migliaia rispetto al precedente esercizio, con un costo medio che si è ridotto di 34 *basis point*, toccando il 2,49% a fine 2014.

Per i dettagli sulla variazione della struttura dell'indebitamento finanziario si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.18. Complessivamente il totale del debito a medio/lungo termine (escluso quindi l'indebitamento per anticipo fatture, scoperto di conto corrente o altre tipologie di finanziamento del capitale circolante) a tasso variabile non coperto della Società al 31

dicembre 2014 risulta pari al 21,6% circa del totale di tale debito. Non vi sono state pertanto coperture eccedenti rispetto ai flussi futuri oggetto di copertura ("overhedge").

L'obiettivo perseguito attraverso le operazioni di copertura del rischio di tasso di interesse è quello di fissare il costo della provvista relativa ai contratti di finanziamento pluriennali a tasso variabile oggetto di copertura attraverso la stipula di un correlato contratto derivato che consenta di incassare il tasso di interesse variabile contro il pagamento di un tasso fisso.

Si precisa che il costo medio del debito finanziario lordo di SEA a medio/lungo termine, a seguito delle operazioni di copertura dal rischio tasso, a fine 2014 è pari a 3,00% in diminuzione rispetto al 3,48% di fine dicembre 2013 (riduzione di 48 *basis point*).

Il *fair value* dei debiti di SEA a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, pari al 31 dicembre 2014 a Euro 602.023 migliaia (Euro 479.020 migliaia al 31 dicembre 2013) è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale ed interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per il prestito obbligazionario quotato in mercato regolamentato il valore di mercato alla data del 31 dicembre 2014;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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

#### Coperture tasso d'interesse

(importi in migliaia di Euro)	Nozionale alla stipula	Debito residuo al 31/12/2014	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2014	Fair value al 31/12/2013
IRS	10.000	10.000	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.741,0)	(1.274,8)
	5.000	5.000	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(870,5)	(637,4)
	15.000	14.483	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(2.358,4)	(1.784,9)
	11.000	9.483	18/5/2011	15/9/2011	15/9/2016	(498,0)	(649,7)
	10.000	8.929	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.351,8)	(1.027,7)
	11.000	9.483	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.433,2)	(1.090,6)
	12.000	9.931	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.475,5)	(1.129,7)
	12.000	9.931	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.475,5)	(1.129,7)
Collar	10.000	8.929	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(1.047,9)	(741,7)
	11.000	9.103	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(1.041,3)	(743,6)
<b>Totale</b>		<b>95.272</b>				<b>(13.293,1)</b>	<b>(10.209,8)</b>

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

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

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal nuovo Principio Contabile Internazionale IFRS 13.

#### b) Rischio tasso di cambio

SEA è soggetta a un basso rischio di fluttuazione dei cambi delle valute perché, pur operando in un contesto internazionale, le transazioni sono condotte principalmente in euro. Pertanto, SEA non ritiene necessario attivare coperture specifiche

a fronte di tale rischio in quanto gli importi in valuta diversa dall'Euro sono modesti e i relativi incassi e pagamenti tendono a compensarsi reciprocamente.

#### c) Rischio prezzo delle commodity

SEA è esposta alle variazioni dei prezzi e dei relativi cambi, delle *commodity* energetiche trattate da SEA Energia per l'approvvigionamento del servizio di energia elettrica, di riscaldamento e di condizionamento a favore della Capogruppo. Tali dinamiche influiscono direttamente sul prezzo finale che SEA

paga per le forniture della controllata SEA Energia. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity* energetiche, che risentono principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in Dollari USA. Tali fluttuazioni si manifestano tanto direttamente quanto indirettamente, mediante formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing*. I rischi si evidenziano anche nella fase di vendita, in relazione alle fluttuazioni del prezzo di mercato dell'energia elettrica venduta a terzi.

Si segnala che, nel 2014, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio che sono in fase di analisi e valutazione per i periodi futuri. Si precisa altresì che SEA, attraverso la controllata SEA Energia, nel corso dell'anno, ha sottoscritto contratti bilaterali per la fornitura di energia elettrica e calore a soggetti terzi correlando il prezzo di vendita all'andamento del costo del metano, attuando in tal modo coperture implicite dal rischio *commodity*. La strategia di copertura dal rischio *commodity* è stata rafforzata anche attraverso la sottoscrizione di contratti di approvvigionamento che, al fine di ridurre l'esposizione al rischio di variazione del prezzo del metano, prevedono un prezzo fisso definito contrattualmente per una parte dei fabbisogni.

#### 4.3 Rischio di liquidità

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

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

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

- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

A fine 2014 SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per Euro 260 milioni, di cui Euro 120 milioni relative a una linea revolving disponibile sino ad aprile 2019 ("Linea RCF") e Euro 140 milioni relative a un nuovo finanziamento BEI ("Nuovo Prestito BEI") il cui utilizzo è previsto entro dicembre 2017, per durate comprese tra i 15 e i 20 anni. Al 31 dicembre 2014 SEA dispone anche di ulteriori Euro 139.317 migliaia di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa. L'operazione di ridefinizione della struttura dell'indebitamento finanziario ha garantito a SEA la disponibilità di linee di credito *committed* in grado di rafforzare la copertura dei fabbisogni finanziari dei prossimi anni, consentendo un allungamento significativo della scadenza media del debito e minimizzandone i costi di raccolta (oltre il 76% dell'indebitamento finanziario di medio lungo termine della Società ha scadenza maggiore di 5 anni).

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale (avvalendosi anche di rapporti di *factoring* indiretto che consentono di disporre di ulteriori linee finanziarie a garanzia di un'adeguata elasticità di cassa).

Infine, le disponibilità di linee di credito soprammentionate, tenuto conto delle previsioni di investimento e di gestione del circolante e considerando la capacità di generazione di cassa dalle *operation*, consentono di adempiere alle obbligazioni assunte irrevocabilmente a favore di SEA Handling in liquidazione in relazione al piano di cessazione delle attività, di cui la Società ha garantito la realizzazione "*in bonis*" come meglio analizzato nella successiva Nota 6.4.

Le tabelle seguenti riportano il dettaglio della composizione e della scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari di SEA per il 2014 e il 2013, che includono oltre a capitale, interessi su indebitamento a medio/lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e *leasing*, i debiti finanziari verso controllate, i quali, secondo le relative previsioni contrattuali, sono esigibili a vista:

(importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
<b>Passività al 31 dicembre 2014</b>					
Indebitamento finanziario lordo	81,8	66,5	68,3	478,7	695,3
Debiti commerciali	167,8				167,8
<b>Totale debito</b>	<b>249,6</b>	<b>66,5</b>	<b>68,3</b>	<b>478,7</b>	<b>863,1</b>

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo,

pari a Euro 2,3 milioni a fine 2014, cui si contrappone un credito della medesima natura, pari a Euro 37,6 milioni.

(importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
<b>Passività al 31 dicembre 2013</b>					
Indebitamento finanziario lordo	172,9	211,5	52,6	192,7	629,7
Debiti commerciali	174,8				174,8
<b>Totale debito</b>	<b>347,7</b>	<b>211,5</b>	<b>52,6</b>	<b>192,7</b>	<b>804,5</b>

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a Euro 8,5 milioni a fine 2013, cui si contrappone un credito della medesima natura, pari a Euro 30,1 milioni.

Si evidenzia, infine, che l'operazione di ridefinizione della struttura finanziaria di SEA ha determinato un significativo allungamento della durata dell'indebitamento, in particolare sulle scadenze comprese fra 1 e 3 anni e su quelle superiori a 5 anni. I finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono rappresentati per Euro 50.000 migliaia dal finanziamento Mediobanca 2013, in scadenza nel maggio 2015.

#### 4.4 Sensitivity

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

In particolare l'analisi ha considerato:

- depositi bancari e posizioni di *cash pooling*;
- finanziamenti;
- strumenti derivati di copertura dal rischio tasso.

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

a) **Ipotesi:** si è valutato l'effetto sul Conto Economico di SEA, a fine 2014 e 2013, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 *basis point*.

b) **Metodi di calcolo:**

- la remunerazione dei depositi bancari e delle posizioni di *cash pooling* è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari di SEA;
- i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;
- gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento.

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

(importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2014		31 dicembre 2013	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-422,69	486,14	-180,20	180,26
Posizione attiva di <i>cash pooling</i> (interessi attivi)	-166,44	178,08	-136,99	136,99
Credito finanziario verso controllate	0,00	0,00	0,00	0,00
Finanziamenti (interessi passivi) <sup>1</sup>	-1.545,21	1.545,21	1.662,17	-1.662,17
Posizione passiva di <i>cash pooling</i> (interessi passivi) <sup>1</sup>	6,90	-103,36	0,00	-88,31
Indebitamento fin. verso controllate (int. passivi) <sup>1</sup>	-1,70	142,45	23,34	-137,32
Strumenti derivati di copertura (flussi) <sup>2</sup>	-504,86	504,86	-530,96	530,96
Strumenti derivati di copertura ( <i>fair value</i> )	-2.180,77	2.193,52	-2.521,45	2.427,93

<sup>1</sup> + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi.

<sup>2</sup> + = ricavo da copertura; - = costo da copertura.

Si precisa che sui risultati della *sensitivity analysis* condotta su alcune voci delle tabelle precedenti influisce il basso livello dei tassi di interesse di mercato, che nel caso di una variazione di *-50 basis point* risulterebbero negativi e pertanto sono stati posti uguali a zero.

Alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (*covenant*), riferiti alla capacità di SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie e dei crediti vantati verso lo Stato) mediante il risultato della gestione corrente. Infine, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello dei *covenant* determina, per il semestre successivo

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

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

## 5. Classificazione degli strumenti finanziari

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013:

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014						Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al <i>fair value</i>	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato		
Partecipazioni disponibili per la vendita				26			26
Altre attività finanziarie non correnti			23.966				23.966
Altri crediti non correnti			275				275
Crediti commerciali			110.213				110.213
Crediti finanziari correnti			37.638				37.638
Crediti per imposte dell'esercizio			14.267				14.267
Altri crediti correnti			12.056				12.056
Cassa e disponibilità liquide			30.325				30.325
<b>Totale</b>	-	-	<b>228.740</b>	<b>26</b>	-		<b>228.766</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi <i>leasing</i>	13.293				514.154		527.447
Passività finanziarie non correnti per <i>leasing</i>					320		320
Debiti commerciali					167.856		167.856
Debiti per imposte dell'esercizio					59.764		59.764
Altri debiti correnti e non correnti					93.279		93.279
Passività finanziarie correnti esclusi <i>leasing</i>					74.274		74.274
Passività finanziarie correnti per <i>leasing</i>					1.132		1.132
<b>Totale</b>	<b>13.293</b>	-	-	-	<b>910.779</b>		<b>924.072</b>

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

Al 31 dicembre 2013

(importi in migliaia di Euro)	Attività e passività finanziarie valutate al <i>fair value</i>	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altri crediti non correnti			287			287
Crediti commerciali			103.829			103.829
Crediti finanziari correnti			30.144			30.144
Crediti per imposte dell'esercizio			13.384			13.384
Altri crediti correnti			10.243			10.243
Cassa e disponibilità liquide			55.282			55.282
<b>Totale</b>	-	-	<b>213.169</b>	<b>26</b>	-	<b>213.195</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi <i>leasing</i>	10.210				416.953	427.163
Passività finanziarie non correnti per <i>leasing</i>					1.195	1.195
Debiti commerciali					174.803	174.803
Debiti per imposte dell'esercizio					58.238	58.238
Altri debiti correnti e non correnti					93.055	93.055
Passività finanziarie correnti esclusi <i>leasing</i>					139.451	139.451
Passività finanziarie correnti per <i>leasing</i>					929	929
<b>Totale</b>	<b>10.210</b>	-	-	-	<b>884.624</b>	<b>894.834</b>

### 5.1 Informativa sul fair value

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, vengono rappresentate nella tabella seguente le informazioni sul metodo scelto per la determinazione del *fair value*. Le metodologie applicabili sono distinte nei seguenti livelli, sulla base della fonte delle informazioni disponibili, come di seguito descritto:

- livello 1: prezzi praticati in mercati attivi;

- livello 2: valutazioni tecniche basate su informazioni di mercato osservabili, sia direttamente che indirettamente;
- livello 3: altre informazioni.

Nella tabella seguente vengono rappresentate le attività e le passività della Società che sono misurate al *fair value* al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013:

Al 31 dicembre 2014

(importi in migliaia di Euro)	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		13.293	
<b>Totale</b>		<b>13.293</b>	<b>26</b>

Al 31 dicembre 2013

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

## 6. Note alla Situazione Patrimoniale e Finanziaria

### 6.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2014 relativa alle immobilizzazioni immateriali:

#### Immobilizzazioni immateriali

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni / insussistenza / vendite	Ammortamenti	Al 31 dicembre 2014
<b>Valori lordi</b>						
Diritti sui beni in concessione	1.241.334	10.667	57.303	(3.861)		1.305.443
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	40.687	63.145	(57.303)			46.529
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	40.707		12.342			53.049
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.914	5.520	(12.342)			1.092
<b>Valore lordo</b>	<b>1.330.642</b>	<b>79.332</b>	<b>-</b>	<b>(3.861)</b>	<b>-</b>	<b>1.406.113</b>
<b>Fondo ammortamento</b>						
Diritti sui beni in concessione	(375.205)			1.511	(32.777)	(406.471)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(33.503)				(6.562)	(40.065)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
<b>Fondo ammortamento</b>	<b>(408.708)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.511</b>	<b>(39.339)</b>	<b>(446.536)</b>
<b>Valori netti</b>						
Diritti sui beni in concessione	866.129	10.667	57.303	(2.350)	(32.777)	898.972
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	40.687	63.145	(57.303)			46.529
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	7.204		12.342		(6.562)	12.984
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.914	5.520	(12.342)			1.092
<b>Immobilizzazioni immateriali (valore netto)</b>	<b>921.934</b>	<b>79.332</b>	<b>-</b>	<b>(2.350)</b>	<b>(39.339)</b>	<b>959.577</b>

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per Euro 898.972 migliaia al 31 dicembre 2014 a fronte di Euro 866.129 migliaia al 31 dicembre 2013. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato.

L'ammortamento dell'esercizio 2014 è pari a Euro 32.777 migliaia. Gli incrementi dell'esercizio derivano per Euro 57.303 migliaia dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti ed iscritti nei "Diritti su beni in concessione ed acconti", oltre che da investimenti dell'anno di Euro 10.667 migliaia che comprendono la devoluzione gratuita per Euro 7.479 migliaia del fabbricato e relative pertinenze costruite dalla società De Montis SpA negli anni 1997-1998, all'interno dell'aeroporto di Milano Malpensa e adibito ad attività di catering; tale accordo commerciale, al quale è successivamente subentrata la LSG Sky Chef SpA, prevedeva il trasferimento dell'immobile in favore di SEA a titolo gratuito.

Sui beni rientranti nel diritto concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 6.16.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a Euro 46.529 migliaia, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2014. Le principali opere riguardano i lavori di *restyling* dell'aerostazione del Terminal 1 di Malpensa, l'adeguamento del fabbricato merci situato presso il Terminal 2 di Malpensa, i lavori strutturali di ampliamento del 3°/3° di Malpensa, la relativa realizzazione degli impianti di trasporto delle persone (ascensori, scale e marciapiedi mobili) e dell'impianto di riconsegna dei bagagli da stiva; il completamento del 3°/3° di Malpensa è previsto nel primo semestre del 2015. I decrementi dell'esercizio, ovvero riclassifiche a beni in concessione, sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale del 3°/3 di Malpensa.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a Euro 12.984 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 7.204 migliaia al 31 dicembre 2013), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestio-

nale. Nello specifico, gli investimenti hanno principalmente riguardato nel corso del 2014 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, di cui Euro 12.342 migliaia relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti ed iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2014 presenta un saldo residuo di Euro 1.092 migliaia, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del *business* nonché delle modalità di

definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2014 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*. In particolare, l'entrata in vigore del Decreto Lupi, pur determinando una riduzione dei passeggeri in transito a Malpensa, non comporta effetti tali da ridurre il traffico al di sotto delle soglie previste nel Contratto di Programma per definire tariffe coerenti con la remunerazione degli investimenti.

Nel corso dell'esercizio 2013 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

### Immobilizzazioni immateriali

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2012	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni / insussistenza / vendite	Ammortamenti	Al 31 dicembre 2013
<b>Valori lordi</b>						
Diritti sui beni in concessione	1.151.275	5.475	85.879	(1.295)		1.241.334
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	60.828	65.738	(85.879)			40.687
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	36.370		4.337			40.707
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.243	6.733	(4.062)			7.914
<b>Valore lordo</b>	<b>1.253.716</b>	<b>77.945</b>	<b>275</b>	<b>(1.295)</b>	<b>-</b>	<b>1.330.642</b>
<b>Fondo ammortamento</b>						
Diritti sui beni in concessione	(345.994)			460	(29.671)	(375.205)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(28.906)		(275)		(4.322)	(33.503)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
<b>Fondo ammortamento</b>	<b>(374.900)</b>	<b>-</b>	<b>(275)</b>	<b>460</b>	<b>(33.992)</b>	<b>(408.708)</b>
<b>Valori netti</b>						
Diritti sui beni in concessione	805.281	5.475	85.879	(835)	(29.671)	866.129
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	60.828	65.738	(85.879)			40.687
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	7.464		4.062		(4.322)	7.204
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.243	6.733	(4.062)			7.914
<b>Immobilizzazioni immateriali (valore netto)</b>	<b>878.816</b>	<b>77.945</b>	<b>0</b>	<b>(835)</b>	<b>(33.992)</b>	<b>921.934</b>

## 6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2014 relativa alle immobilizzazioni materiali:

### Immobilizzazioni materiali

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni / insussistenza / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	Al 31 dicembre 2014
<b>Valori lordi</b>						
Beni immobili	189.994		5.573	(13.247)		182.320
Impianti e macchinari	7.075	640		(229)		7.486
Attrezzature industriali e commerciali	34.415	903		(4)		35.314
Altri beni mobili	95.673	3.375	1.964	(808)		100.204
Immobilizzazioni in corso ed acconti	6.120	12.598	(7.537)			11.181
<b>Totale valori lordi</b>	<b>333.277</b>	<b>17.516</b>	<b>-</b>	<b>(14.288)</b>	<b>-</b>	<b>336.505</b>
<b>Fondi ammortamenti e svalutazioni</b>						
Beni immobili	(79.779)			12.371	(5.834)	(73.242)
Impianti e macchinari	(6.063)			229	(185)	(6.019)
Attrezzature industriali e commerciali	(31.318)			4	(2.052)	(33.366)
Altri beni mobili	(80.083)			808	(5.256)	(84.531)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
<b>Totale fondi amm.to e svalutazione</b>	<b>(197.243)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>13.412</b>	<b>(13.327)</b>	<b>(197.158)</b>
<b>Valori netti</b>						
Beni immobili	110.215		5.573	(876)	(5.834)	109.078
Impianti e macchinari	1.012	640			(185)	1.467
Attrezzature industriali e commerciali	3.097	903			(2.052)	1.948
Altri beni mobili	15.590	3.375	1.964		(5.256)	15.673
Immobilizzazioni in corso ed acconti	6.120	12.598	(7.537)			11.181
<b>Totale valori netti</b>	<b>136.034</b>	<b>17.516</b>	<b>-</b>	<b>(876)</b>	<b>(13.327)</b>	<b>139.347</b>

Gli investimenti correlati sia allo sviluppo del settore *Aviation*, che, come già rappresentato, in conformità all'applicazione dell'IFRIC 12, sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, sia quelli del settore *Non Aviation* hanno riguardato principalmente l'avanzamento delle opere di completamento del 3°/3° di Malpensa e la realizzazione del nuovo parcheggio dipendenti situato nell'area della *Cargo City* di Malpensa.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" comprendono, inoltre, l'acquisto di nuovi macchinari di pista e la realizzazione del sistema di controllo degli accessi e sosta veicoli a Malpensa.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive

relative all'andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2014 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*. In particolare, l'entrata in vigore del Decreto Lupi, pur determinando una riduzione dei passeggeri in transito a Malpensa, non comporta effetti tali da ridurre il traffico al di sotto delle soglie previste nel Contratto di Programma per definire tariffe coerenti con la remunerazione degli investimenti.

Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto dei contributi dello Stato e della Comunità europea, pari al 31 dicembre 2014 rispettivamente a Euro 495.654 migliaia ed Euro 1.831 migliaia.

Nel corso dell'esercizio 2013 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

#### Immobilizzazioni materiali

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2012	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / giroconti	Distruzioni / insussistenza / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	Al 31 dicembre 2013
<b>Valori lordi</b>						
Beni immobili	186.226		4.580	(812)		189.994
Impianti e macchinari	7.946	19		(890)		7.075
Attrezzature industriali e commerciali	33.971	539		(95)		34.415
Altri beni mobili	90.521	3.471	2.207	(526)		95.673
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.471	7.436	(6.787)			6.120
<b>Totale valori lordi</b>	<b>324.135</b>	<b>11.465</b>	<b>-</b>	<b>(2.323)</b>	<b>-</b>	<b>333.277</b>
<b>Fondi ammortamenti e svalutazioni</b>						
Beni immobili	(65.691)			108	(14.196)	(79.779)
Impianti e macchinari	(6.789)			890	(164)	(6.063)
Attrezzature industriali e commerciali	(29.422)			94	(1.990)	(31.318)
Altri beni mobili	(75.850)			524	(4.757)	(80.083)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
<b>Totale fondi ammortamento e svalutazione</b>	<b>(177.752)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.616</b>	<b>(21.107)</b>	<b>(197.243)</b>
<b>Valori netti</b>						
Beni immobili	120.535		4.580	(704)	(14.196)	110.215
Impianti e macchinari	1.157	19		(164)		1.012
Attrezzature industriali e commerciali	4.549	539		(1)	(1.990)	3.097
Altri beni mobili	14.671	3.471	2.207	(2)	(4.757)	15.590
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.471	7.436	(6.787)			6.120
<b>Totale valori netti</b>	<b>146.383</b>	<b>11.465</b>	<b>-</b>	<b>(707)</b>	<b>(21.107)</b>	<b>136.034</b>

### 6.3 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2014:

#### Investimenti immobiliari

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Valori lordi	4.148	4.149
Fondi ammortamento	(734)	(733)
<b>Totale investimenti immobiliari</b>	<b>3.414</b>	<b>3.416</b>

Il fondo ammortamento degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2014:

#### Movimentazione fondo ammortamento investimenti immobiliari

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014
Valori iniziali	(733)
Decrementi	1
Ammortamenti	(2)
<b>Valore finale fondo ammortamento investimenti immobiliari</b>	<b>(734)</b>

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

Pur in presenza di condizioni di incertezza connesse al mercato immobiliare non si ravvisano perdite di valore degli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2014.

## 6.4 Partecipazioni in società controllate e collegate

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2014 ed al 31 dicembre 2013, della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate":

### Partecipazioni in società controllate e collegate

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
SEA Handling in liquidazione SpA	0	0
SEA Energia SpA	7.026	7.026
SEA Prime SpA	25.200	25.200
Consorzio Malpensa Contraction	22	22
Railink Srl (in liquidazione)	1	5
Airport Handling SpA	-	0
<b>Partecipazioni in società controllate</b>	<b>32.249</b>	<b>32.253</b>
SACBO SpA	4.562	4.562
Dufrital SpA	3.822	3.822
Malpensa Logistica Europa SpA	1.674	1.674
Disma SpA	421	421
SEA Services Srl	300	120
<b>Partecipazioni in società collegate</b>	<b>10.779</b>	<b>10.599</b>
<b>Partecipazioni in società controllate e collegate</b>	<b>43.028</b>	<b>42.852</b>

La variazione del saldo delle partecipazioni in società controllate e collegate è principalmente dovuta all'acquisizione, avvenuta in data 14 novembre 2014, del 10% del capitale sociale di SEA Services Srl, a fronte di un corrispettivo di Euro 180 migliaia; la quota di partecipazione detenuta dalla Società, post acquisizione, risulta quindi essere del 40%.

Il maggior valore di iscrizione della partecipazione rispetto alla quota di patrimonio netto di competenza è motivata dalle prospettive reddituali future.

In data 02 marzo 2015 l'Assemblea Straordinaria della controllata Ali Trasporti Aerei ATA SpA, ha deliberato la variazione della ragione sociale in SEA Prime SpA.

Infine, si segnala che l'assegnazione della partecipazione Airport Handling Srl al Trust, ha determinato, a giudizio degli Amministratori, supportati da un parere di esperto, il venir meno del controllo sulla citata entità ai sensi dell'IFRS 10. In particolare, rispetto alle condizioni definite dall'IFRS 10 per connotare una posizione di controllo, devono ricorrere contemporaneamente – (a) l'esercizio del potere sull'impresa; (b) l'esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa e (c) la capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti variabili – gli Amministratori ritengono che la concentrazione del potere decisionale e

di governo di Airport Handling Srl nel proprio Consiglio di Amministrazione, nominato autonomamente dal Trust su cui SEA non ha alcun controllo anche ai sensi dell'art 2359 del Codice Civile, fa venir meno sia la condizione di esercizio del potere sull'impresa da parte di SEA che la capacità di influenzare l'ammontare dei rendimenti variabili prodotti dalla stessa, cui comunque SEA risulterà esposta; in conclusione quindi, la non ricorrenza di due delle tre condizioni connotanti il controllo ai sensi dell'IFRS 10, determina che la partecipazione di controllo sia stata considerata ceduta al 31 dicembre 2014.

*Rischio connesso alla decisione della Commissione europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling.*

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

Nei confronti della sopra richiamata decisione sono stati presentati tre autonomi ricorsi di annullamento dinanzi al Tribunale dell'Unione europea, da parte dello Stato italiano, di SEA Handling e del Comune di Milano. Tali ricorsi si trovano oggi in avanzata fase di trattazione, essendo da mesi oramai conclusa la fase scritta del procedimento; si attende dunque una pronuncia del Tribunale entro la fine del corrente anno.

Nel frattempo, pur nella convinzione che i ricorsi presentati abbiano fondamento e conseguentemente che nessuna restituzione del presunto aiuto di stato debba verificarsi, e stante l'impossibilità materiale per SEA Handling – in caso di esito negativo del procedimento, ritenuto remoto – di procedere alla restituzione monetaria di somme di importo così elevato nei termini stabiliti dalla decisione, si è dato avvio ad una fase di interlocuzione – per il tramite delle Autorità italiane – con la Commissione europea, al fine di

- (i) rappresentare l'incapacità di SEA Handling di far fronte a tale onere restitutorio e, di riflesso, l'impossibilità dello Stato italiano di dare esecuzione in forma specifica alla decisione;
- (ii) individuare un percorso condiviso capace di garantire la definitiva uscita dal mercato di SEA Handling, facendo sì che indirettamente la Commissione ottenga lo stesso risultato che avrebbe raggiunto tramite l'esecuzione della decisione, secondo modalità alternative alla restituzione monetaria del presunto aiuto. Tale percorso, avrebbe consentito, al contempo, di scongiurare interruzioni dei servizi di trasporto negli scali milanesi e di individuare alternative socialmente accettabili per il collocamento dei circa 2.300 dipendenti di SEA Handling.

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

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

Nel corso del negoziato, tale scenario è stato integrato da una serie di ulteriori impegni assunti dalle Autorità italiane, utili a rassicurare la Commissione sull'insussistenza di qualsiasi ipotesi di continuità economica tra SEA Handling e il nuovo operatore; tra questi, l'impegno di SEA di costituire l'intero suo pacchetto azionario del nuovo operatore di *handling* in un *trust*, così da garantire la piena segregazione gestionale ed operativa della nuova società rispetto a SEA e/o SEA Handling, nonché l'impegno della stessa SEA ad aprire l'azionariato della nuova società del ramo *handling* ad un Azionista di significativa minoranza (e, in una prospettata seconda fase, anche di maggioranza).

In linea con il piano prospettato alla Commissione,

- (i) il 9 giugno 2014 l'Assemblea Straordinaria di SEA Handling ha deliberato la messa in liquidazione della società con decorrenza 1° luglio 2014, e la società, affidata al liquidatore unico Prof. dott. Marco Reboa, ha definitivamente cessato l'operatività il 31 agosto 2014;
- (ii) nel frattempo, SEA ha costituito Airport Handling e, conformemente agli impegni assunti con la Commissione, il 27 agosto 2014 ha fatto confluire l'intera sua partecipazione nel capitale di Airport Handling in un trust denominato "Milan Airport Handling Trust", istituito in data 30 giugno 2014 e retto dalla legge di Jersey, Isole del Canale. Quale *Trustee* del *Trust* è stata nominata "Crowe Horwath Trustee Services It srl", società costituita ad hoc ed in possesso dei requisiti di assoluta indipendenza tanto rispetto a SEA, quanto rispetto ad ogni impresa facente capo al Gruppo SEA.

L'istituzione del *Trust*, principale elemento a garanzia della discontinuità economica, è stata concepita secondo forme e modalità tali da escludere, sino al termine del mandato ad esso conferito, qualsiasi forma di controllo di SEA su Airport Handling e continuità tra SEA Handling e la stessa Airport Handling. In relazione alla fattispecie della cessazione del controllo su Airport Handling per effetto della assegnazione della partecipazione a Milan Airport Handling Trust, è da rilevare che per un coerente trattamento contabile, come meglio descritto nella *Nota 6.7*, si è provveduto alla classificazione nella voce "Altre attività finanziarie non correnti".

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

In questo quadro, e nonostante gli sviluppi del dialogo istituzionale, il 9 luglio 2014 la Commissione ha deciso di avviare

– nell’ambito dei poteri ad essa conferiti in materia di aiuti di Stato – una formale istruttoria, onde poter meglio approfondire alcuni aspetti relativi all’esecuzione della decisione del 2012, relativi, in particolare, alla relazione di discontinuità economica tra SEA Handling ed Airport Handling ed alla possibile sussistenza di (ulteriori) presunti aiuti di Stato nella capitalizzazione, da parte di SEA, della nuova società.

Ritenendo illegittima la decisione di avvio dell’istruttoria da ultimo adottata dalla Commissione, SEA – e al tempo stesso, autonomamente, il presunto beneficiario Airport Handling e lo Stato italiano – ha presentato ricorso dinanzi al Tribunale UE, chiedendo l’annullamento dell’avvio di istruttoria.

In pendenza di tale ricorso, SEA ha scelto di partecipare alla fase istruttoria nel frattempo avviata dalla Commissione tramite la pubblicazione della decisione del 9 luglio 2014 nella Gazzetta Ufficiale dell’UE del 6 febbraio 2015 e il contestuale invito, rivolto ai terzi interessati, a presentare osservazioni in relazione alla decisione su Airport Handling. In tale contesto, SEA intende presentare alla Commissione tutte le considerazioni per le quali si ritiene che (i) non vi sia alcuna continuità economica tra SEA Handling ed Airport Handling, con conseguente inammissibilità di qualsiasi pretesa volta ad ottenere la restituzione del presunto aiuto presso quest’ultima società; (ii) la capitalizzazione iniziale di Airport Handling non rappresenti in alcun modo un ulteriore aiuto di Stato.

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

- va in primo luogo richiamata l’istituzione del *trust* e il conferimento ad esso dell’intera partecipazione di SEA in Airport Handling, circostanza che, conformemente alla prassi comunitaria, realizza una situazione di piena discontinuità economica e gestionale: il *Trust* infatti, come sopra evidenziato, rappresenta la più alta garanzia di indipendenza gestoria e proprietaria tra Airport Handling e il Gruppo SEA, da un lato, e tra Airport Handling e SEA Handling dall’altro;
- in secondo luogo, si richiamano le modalità complessive in cui si è realizzato il piano comunicato dalle Autorità italiane alla Commissione, e relativo alla fuoriuscita dal mercato di SEA Handling e all’ingresso del nuovo operatore del ramo *handling*. Esse appaiono infatti pienamente rispettose dei requisiti che la prassi comunitaria di norma indica in casi analoghi, non essendovi stata nessuna automatica trasmissione di beni o rapporti giuridici tra SEA Handling ed Airport Handling, né con riferimento ai contratti con i lavoratori, né con riferimento ai contratti con i vettori/clienti. Il contratto di locazione delle attrezzature di SEA Handling, di durata limitata e concluso al prezzo di mercato, non è considerato – alla luce di precedenti analoghi – quale indizio di continuità

economica e conseguentemente anche da questo punto di vista l’utilizzo in locazione delle attrezzature non può essere assunto dalla Commissione come indicatore di continuità economica.

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

- in primo luogo, la capitalizzazione di Airport Handling non appare in alcun modo riferibile alla volontà delle Autorità pubbliche, essendo una autonoma scelta commerciale di SEA. Non si vede dunque come, in esito all’istruttoria potrebbe giungersi alla conclusione che la misura abbia origine statale (condizione essenziale per la sua qualificazione come aiuto di Stato), a ciò non essendo sufficienti, per consolidata giurisprudenza, gli indizi indicati nella decisione di avvio, cioè alcune dichiarazioni di esponenti politici – Ministro dei Trasporti e Sindaco di Milano – peraltro del tutto decontestualizzate e comunque non riferite alla capitalizzazione di Airport Handling. Sul punto, dunque, e in assenza di ulteriori indizi, si ritiene che la Commissione debba rivedere la sua posizione; è da rilevare altresì come la sottoscrizione degli strumenti finanziari partecipativi è avvenuta nel contesto degli adempimenti di capitalizzazione minima previsti dall’art. 13 D.Lgs. 18/1999 per lo svolgimento dell’attività della società.
- in secondo luogo, anche grazie all’apporto di uno studio economico, SEA ritiene di poter dimostrare la perfetta rispondenza del suo investimento al cd. criterio dell’investitore privato operante in condizioni di mercato (“MEIP”), in modo da escludere la sussistenza di qualsiasi indebito vantaggio tratto da Airport Handling dalla sua capitalizzazione ad opera di SEA. A tal fine, SEA proverà alla Commissione che, all’epoca dell’investimento, il piano industriale di Airport Handling appariva perfettamente credibile e destinato a garantire l’autonomo equilibrio economico della società nel medio termine e comunque in tempi tali da non pregiudicare la capitalizzazione effettuata anche tramite la sottoscrizione dell’aumento di capitale e degli strumenti finanziari partecipativi; l’andamento dei primi mesi della società, è in linea con le previsioni del piano industriale che presenta livelli di perdita attesa decisamente più contenuti di quelli di SEA Handling.

Sulla base di quanto sopra, ribadendo la convinzione che i ricorsi presentati da parte dello Stato italiano, da SEA Handling e dal Comune di Milano al Tribunale dell’Unione europea abbiano fondamento e, conseguentemente, che nessuna resti-

tuzione del presunto aiuto di stato debba verificarsi, si ritiene – supportati dal parere dei nostri legali – che le condizioni nelle quali si è realizzata l’operazione che ha condotto alla fuoriuscita dal mercato di SEA Handling ed all’ingresso del nuovo operatore Airport Handling siano tali da rispettare tutti i requisiti imposti dalla prassi della Commissione, e realizzino dunque una situazione di piena discontinuità economica tra le due società. Pertanto, allo stato, si ritiene che, in esito all’istruttoria avviata lo scorso 9 luglio, la Commissione non possa che ritenere infondati i suoi dubbi in tema di continuità economica e sussistenza di nuovi aiuti e considerare correttamente eseguita la decisione del 2012.

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

#### **Rischio connesso al procedimento A474 pendente innanzi alla Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM)**

Il Procedimento ha preso avvio il 20 dicembre 2013 a seguito della denuncia di Cedicor Sociedad Anonima (“CEDICOR”).

Le condotte contestate a SEA sono 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 concordato preventivo della società dell’Acqua Pia Antica Marcia SpA in liquidazione (“SAPAM”). In particolare SEA, nell’ambito della procedura di concordato preventivo di SAPAM, sfruttando la propria posizione dominante nella gestione delle infrastrutture aeroportuali, avrebbe strumentalmente invocato la risoluzione della Convenzione stipulata con ATA per la gestione delle infrastrutture nell’Aviazione Generale (ATA essendo la società detenuta da SAPAM titolare della Convenzione), al fine di impedire a CEDICOR di aggiudicarsi l’acquisto della medesima ed ostacolare così l’accesso al mercato di un potenziale concorrente nella gestione delle infrastrutture e nell’offerta di servizi di *handling* per l’Aviazione Generale.

SEA, supportata dai propri legali, ha sostenuto, nel merito:

- che le condotte contestate a SEA non costituiscono alcuna violazione dell’art. 102 TFUE in quanto non vi sono stati plausibili meccanismi idonei a ledere il processo competitivo e non vi è stato alcun danno ai consumatori;
- che SEA non era presente nei mercati rilevanti oggetto del Procedimento sino al 18 dicembre 2013 quando ha acquistato la partecipazione in ATA;
- che, in ogni caso, poiché la gara predisposta da SAPAM per la dismissione di ATA non era essa stessa idonea a vendere la partecipazione e, comunque, l’offerta di CEDICOR non è mai stata congrua al procedimento di gara e non avrebbe mai potuto concludersi con esito positivo, l’esito della gara non è stato “capovolto” da SEA;
- che SEA ha esercitato unicamente i propri diritti e, pertanto, le condotte di SEA sono state legittime, economicamente razionali, sia quanto al merito, sia quanto al *modus*;
- che, anche volendo ammettere che la gara sia stata “capovolta”, non si sono verificati danni di sorta alla concorrenza e ai consumatori. Solo in caso di manifesta inefficienza di SEA, che nessuno le imputa, rispetto a CEDICOR, e a parità di investimenti, infatti, vi sarebbe un danno ai consumatori;
- che non può addirittura escludersi il beneficio ai consumatori nel caso di specie poiché una gestione unitaria potrebbe ridurre i costi (anche attraverso una maggiore leva sul *buyer-power* per l’acquisto di beni e servizi) oppure condurre alla integrazione dei processi di *safety and security* riducendo margini di rischio (data la condivisione di alcuni *asset* aeroportuali quali la pista di atterraggio e decollo);
- che certamente SEA sembra l’agente più motivato agli investimenti, anche data la pressione di ENAC.

La difesa dei legali della Società ha pertanto concluso che è ragionevole ritenere che la condotta di SEA, ancorché possa aver inciso sui rivali, come vuole dimostrare l’AGCM, non abbia in alcun modo pregiudicato i consumatori che, al contrario, hanno tratto e potranno trarre un beneficio dalla cessione di ATA a SEA.

Il Procedimento si trova nella sua fase conclusiva e la decisione della Autorità è attesa entro la data del 30 marzo 2015. Si precisa che da tale data potranno trascorrere diversi giorni per la formale notificazione – e quindi conoscibilità – del provvedimento.

L’andamento dell’istruttoria e delle conclusioni formulate dagli Uffici nella Comunicazione delle risultanze istruttorie del 3 dicembre 2014 ove gli uffici dell’AGCM hanno mostrato di aderire alla ricostruzione offerta dal denunciante CEDICOR fanno concludere che non si possa escludere un provvedimento ne-

gativo di AGCM con la comminazione di una sanzione, non determinabile nel *quantum*, a fronte della quale, in ogni caso, SEA potrà ricorrere dinanzi al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio e, in secondo grado, dinanzi al Consiglio di Stato. Alla luce delle suesposte circostanze ed, in particolare, della possibilità di sovvertire l'eventuale provvedimento negativo nelle successive fasi di giudizio, si ritiene che il rischio di soccombenza nella controversia e di definitiva comminazione

della sanzione sia "possibile" e pertanto nel bilancio SEA non è stato previsto alcun appostamento nei fondi rischi ed oneri.

Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2014 e relativo comparativo delle società controllate e collegate estratte dai Bilanci di Esercizio alle rispettive date, predisposti in accordo ai Principi Contabili Italiani.

Al 31 dicembre 2014 e per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014

(importi in migliaia di Euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile / (perdita)	Patrimonio Netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
<b>Imprese controllate</b>							
SEA Handling in liquidazione SpA	16.289	25.453	80.434	(27.034)	(9.164)	(9.164)	100,00%
SEA Energia SpA	69.530	52.731	52.606	(653)	16.799	16.799	100,00%
SEA Prime SpA	16.158	11.054	14.663	(750)	5.104	5.020	98,34%
Consorzio Malpensa Construction	539	354	578	7	185	94	51,00%
<b>Imprese collegate</b>							
Dufrital SpA	67.073	45.571	131.493	5.412	21.502	8.601	40,00%
SACBO SpA	219.830	104.237	101.252	5.323	115.593	35.810	30,979%
SEA Services Srl	6.096	3.827	10.565	640	2.269	908	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	19.514	10.923	32.244	1.646	8.591	2.148	25,00%
Disma SpA	16.155	8.200	6.768	1.153	7.954	1.491	18,75%

Al 31 dicembre 2013 e per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013

(importi in migliaia di Euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile / (perdita)	Patrimonio Netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
<b>Imprese controllate</b>							
SEA Handling in liquidazione SpA	78.992	68.687	126.221	(11.110)	10.305	10.305	100,00%
SEA Energia SpA	75.143	57.691	59.325	2.065	17.452	17.452	100,00%
SEA Prime SpA	18.785	12.930	16.126	(2.219)	5.855	5.758	98,34%
Consorzio Malpensa Construction	664	485	426	5	179	92	51,00%
Railink Srl (in liquidazione)	5	0	-	(5)	5	5	100,00%
Airport Handling Srl	64	79	-	(65)	(15)	(15)	100,00%
<b>Imprese collegate</b>							
Dufrital SpA	55.866	39.776	129.099	(372)	16.090	6.436	40,00%
SACBO SpA	201.545	86.880	106.292	14.647	114.664	35.522	30,979%
SEA Services Srl	5.030	3.401	8.625	289	1.629	489	30,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	17.366	10.420	27.781	1.021	6.946	1.736	25,00%
Disma SpA	18.046	9.454	6.565	1.064	8.592	1.611	18,75%

## 6.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2014 ed al 31 dicembre 2013 della voce "Partecipazioni disponibili per la vendita":

Ragione sociale	% possesso al 31 dicembre 2014	% possesso al 31 dicembre 2013
Aerpuertos Argentina 2000 SA	8,5%	8,5%
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport SpA	0,227%	0,227%
Sita Soc. Intern. De Telecom. Aeronautiques (società di diritto belga)	10 quote	1 quota

La tabella seguente riassume la valorizzazione per gli esercizi 2014 e 2013 delle partecipazioni disponibili per la vendita:

### Partecipazioni disponibili per la vendita

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2014	al 31 dicembre 2013
Aerpuertos Argentina 2000 SA	0	0
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	25	25
Romairport SpA	1	1
Sita Soc. Intern. De Telecom. Aeronautiques		
<b>Totale Partecipazioni disponibili per la vendita</b>	<b>26</b>	<b>26</b>

### AA2000

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

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

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

Il trasferimento delle azioni si perfezionerà solo con l'autorizzazione da parte dell'ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos). Nel caso in cui l'ORSNA non dovesse rilasciare l'autorizzazione alla cessione della partecipazione, le parti s'impegnano per cinque anni dalla data del contratto a trovare una terza parte alla quale l'ORSNA rilasci l'autorizzazione per l'acquisto delle azioni in oggetto. Decorso il periodo di 5 anni dal diniego (eventuale) all'autorizzazione da parte dell'ORSNA alla cessione del 8,5% delle azioni di AA2000 a CEDICOR, ed in assenza del rilascio di tale autorizzazione a

CEDICOR e/o a terze parti, il contratto cesserà di produrre ogni effetto e SEA tornerà in pieno possesso di tutti i diritti e obblighi connessi alle azioni di AA2000 fatto salvo quanto sopra riportato in termini di corrispettivo ricevuto da SEA e di dividendi percepiti e/o azioni aggiuntive sottoscritte da CEDICOR durante tale periodo. Quest'ultima dovrà, durante il periodo di 5 anni, ottenere dall'ORSNA l'autorizzazione a trasferire l'8,5% delle azioni di AA2000 ad una terza parte. SEA a sua volta garantirà una procura irrevocabile a CEDICOR affinché quest'ultima compia tutte le azioni necessarie all'ottenimento dell'autorizzazione dell'ORSNA ed in particolare:

- notifici il trasferimento delle azioni di AA2000 all'ORSNA o altra autorità argentina competente;
- sottoscriva la documentazione necessaria e segua il relativo iter richiesto al fine di ottenere l'autorizzazione dell'ORSNA.

Al 31 dicembre 2014 l'ORSNA non ha ancora formalizzato l'autorizzazione alla cessione della partecipazione a favore di CEDICOR e, pertanto, SEA detiene ancora l'8,5% del capitale sociale in AA2000; nel bilancio 2014 è stato quindi mantenuto il valore della partecipazione a Euro 1.

## 6.6 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2014 è di seguito riportata:

### Imposte anticipate nette

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013	Rilascio / accantonamento a Conto Economico	Rilascio / accantonamento a Patrimonio Netto	Al 31 dicembre 2014
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	29.902	6.265		36.167
Sval. imm. materiali ( <i>impairment test</i> )	18.081	(2.599)		15.482
Fondi rischi ed oneri	8.432	751		9.183
Fondo crediti tassato	9.128	2.891		12.019
Contenzioso lavoro	3.849	(1.542)		2.307
Valutazione a fair value dei derivati	2.531		876	3.407
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.410	696	1.381	3.487
Manutenzione ordinaria su beni in concessione		1.248		1.248
Perdita fiscale prospettica di SEA Handling in liquidazione al netto del beneficio		1.329		1.329
Altre	223	58		281
<b>Totale imposte anticipate</b>	<b>73.556</b>	<b>9.097</b>	<b>2.257</b>	<b>84.910</b>
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	40.326	(3.221)		37.105
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.781			1.781
Leasing finanziario	249	(125)		124
Altro	86	(67)		19
<b>Totale imposte differite</b>	<b>42.442</b>	<b>(3.413)</b>	<b>0</b>	<b>39.029</b>
<b>Totale imposte anticipate al netto delle differite</b>	<b>31.114</b>	<b>12.510</b>	<b>2.257</b>	<b>45.881</b>

## 6.7 Altre attività finanziarie non correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altre attività finanziarie non correnti":

### Altre attività finanziarie (non correnti)

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Altre attività finanziarie (non correnti)	23.966	-
<b>Totale altre attività finanziarie (non correnti)</b>	<b>23.966</b>	<b>-</b>

Il saldo della voce "Altre attività finanziarie non correnti" si riferisce ai versamenti in conto capitale effettuati a favore di Airport Handling al netto delle svalutazioni effettuate nell'esercizio 2013 e 2014 per complessivi Euro 1.034 migliaia a fronte delle perdite generate prima della cessione al *Trust*. Si ricorda che la società è stata costituita il 9 settembre 2013 con un capitale sociale di Euro 10 migliaia versato interamente dall'unico Socio SEA il 27 settembre 2013. In data 30 ottobre 2013, l'Assemblea Straordinaria di Airport Handling aveva de-

liberato di aumentare il capitale sociale fino ad un massimo di Euro 90 migliaia, da offrire in opzione al Socio SEA, aumento interamente sottoscritto con versamenti effettuati nel mese di novembre 2013 e di febbraio 2014.

In data 3 aprile 2014, l'Assemblea Ordinaria della società Airport Handling (costituita il 9 settembre 2013) ha deliberato di aumentare il capitale sociale fino a un massimo di Euro 2.500 migliaia da offrire in opzione al Socio SEA. La prima tranche di Euro 500 migliaia è stata sottoscritta in Assemblea e versa-

ta contestualmente dal Socio SEA. Le due *tranche* successive sono state versate da SEA a giugno (Euro 710 migliaia) e luglio 2014 (Euro 1.290 migliaia) su richiesta del Consiglio di Amministrazione di Airport Handling.

In data 30 giugno 2014 il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA ha deliberato la costituzione del *Trust*, denominato "Milan Airport Handling Trust", regolato dalla legge di Jersey, Isole del Canale, allo scopo di adottare ogni miglior procedura per attuare la discontinuità con l'attività di *handling*, precedentemente svolta da SEA Handling SpA, ai termini e alle condizioni previsti nell'atto istitutivo del Milan Airport Handling Trust.

In data 27 agosto 2014 l'Assemblea Ordinaria della controllata Airport Handling Srl ha deliberato l'aumento di capitale sociale a Euro 5.000 migliaia, mediante l'utilizzo di versamenti in conto futuro aumento di capitale. In pari data, SEA socio unico di Airport Handling, con la sottoscrizione dell'Atto di Dotazione di *Trust* ha trasferito al *Trust* di scopo "Milan Airport Handling Trust": (i) l'intera partecipazione di nominali Euro 5.000 migliaia; (ii) ogni diritto alla medesima spettante in dipendenza dell'aumento di capitale di Airport Handling. Il tutto senza corrispettivo alcuno e in attuazione di quanto previsto nell'atto istitutivo del *Trust*. Successivamente a tale trasferimento di proprietà, in data 27 agosto 2014, è avvenuta la trasformatio-

ne di Airport Handling Srl in Società per Azioni, con nomina dei nuovi organi sociali ed emissione di n. 20.000 Strumenti Finanziari Partecipativi (SFP), del valore di Euro 1 migliaia ciascuno, sottoscritti da SEA SpA con assenso dell'Azionista unico Milan Airport Handling Trust. Tali SFP hanno caratteristica di *equity* (quindi non soggetti ad alcun obbligo di restituzione dell'apporto effettuato da SEA), privi di diritti amministrativi ma assimilabili ad azioni dal punto di vista dei diritti patrimoniali; in particolare tali SFP danno diritto agli utili e alle riserve e alle altre poste patrimoniali, anche in sede di liquidazione della società.

Si segnala che la riserva denominata "Riserva apporto Strumento Finanziario Partecipativo" a fronte dell'apporto effettuato da SEA con la sottoscrizione degli SFP è idonea al rispetto dei requisiti di patrimonializzazione previsti dall'art. 13 D.Lgs. 18/1999 per lo svolgimento dell'attività della società. In data 28 agosto SEA ha provveduto al corrispondente versamento per Euro 20.000 migliaia.

## 6.8 Altri crediti non correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti non correnti":

### Altri crediti (non correnti)

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Altri crediti (non correnti)	275	287
<b>Totale altri crediti (non correnti)</b>	<b>275</b>	<b>287</b>

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

## 6.9 Rimanenze

La tabella seguente riporta il dettaglio della voce "Rimanenze":

### Rimanenze

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Materie prime, sussidiarie e di consumo	5.701	6.587
<b>Totale rimanenze</b>	<b>5.701</b>	<b>6.587</b>

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali; nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

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

## 6.10 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2014 e, relativo comparativo, della voce "Crediti commerciali":

### Crediti commerciali

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Crediti commerciali verso clienti	93.986	88.096
Crediti commerciali verso imprese controllate	7.457	10.351
Crediti commerciali verso imprese collegate	8.770	5.382
<b>Totale crediti commerciali</b>	<b>110.213</b>	<b>103.829</b>

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

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di

realizzo tengono conto di valutazioni differenziate a seconda dello stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime che è stato descritto nel precedente paragrafo 3 a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

### Fondo svalutazione crediti

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Fondo iniziale	77.633	70.915
Incrementi netti	13.230	6.938
Utilizzi	(2.812)	(220)
<b>Valore finale fondo svalutazione crediti</b>	<b>88.051</b>	<b>77.633</b>

Gli accantonamenti netti al fondo, pari ad Euro 13.230 migliaia per il 2014 (Euro 6.938 migliaia per l'esercizio 2013), sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

In particolare gli utilizzi relativi all'esercizio 2014, pari a Euro 2.812 migliaia, sono riconducibili alla chiusura nel corso dell'anno dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

Nel mese di agosto 2014 è stato definito un accordo transattivo con Alitalia – Compagnia Aerea Italiana SpA a chiusura di tutte le contestazioni in essere.

La variazione dei crediti commerciali al 31 dicembre 2014, rispetto al precedente esercizio è strettamente correlata all'incremento del volume d'affari della Società, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 7.1.

Per dettagli relativi allo scaduto e all'anzianità dello stesso si rimanda alla Nota 4.1.

Per quanto riguarda i crediti verso controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 8, relativa ai rapporti con Parti Correlate.

## 6.11 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" ammonta a Euro 37.638 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 30.144 migliaia al 31 dicembre 2013) ed è principalmente composta da crediti finanziari verso società controllate. In particolare il saldo al 31 dicembre 2014 è composto per Euro 37.636 migliaia dal credito di *cash pooling* nei confronti di SEA Energia. Si rimanda a quanto esposto nella Nota 8 relativa ai rapporti con Parti Correlate.

## 6.12 Crediti per imposte dell'esercizio

La voce "Crediti per imposte dell'esercizio" ammonta a Euro 14.267 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 13.384 migliaia al 31 dicembre 2013) e si riferisce per Euro 10.384 migliaia all'istanza di rimborso, presentata a marzo 2013, della maggiore IRES versata a fronte della mancata deduzione dell'IRAP sul costo del lavoro delle annualità 2007/2011 (Euro 10.384 migliaia al 31

dicembre 2013), per Euro 1.970 migliaia dal credito IRES derivante dai maggiori acconti versati a giugno e dicembre rispetto al debito IRES dell'esercizio 2014 e per Euro 1.438 migliaia al credito IVA derivante dalla liquidazione di dicembre 2014.

Nell'esercizio 2014 la Società ha incassato i seguenti rimborsi tributari: i) Euro 2.201 migliaia relativo all'istanza di rimborso della maggiore IRES versata a seguito della deduzione del 10%

dell'IRAP versata nelle annualità 2004-2007 (credito iscritto nel bilancio 2013 pari a Euro 2.233); ii) Euro 436 migliaia relativo all'istanza di rimborso della maggiore IRES versata nel 2007 (credito iscritto nel bilancio 2013 pari a Euro 473 migliaia).

### 6.13 Altri crediti correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti":

#### Altri crediti

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Crediti verso lo Stato per contributi <i>ex lege</i> 449/85	1.321	1.360
Crediti verso lo Stato per causa SEA / Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	3.889	3.716
Crediti diversi	7.887	6.077
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	1.111	1.017
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	3	55
Fondo svalutazione crediti	(2.155)	(1.982)
<b>Totale altri crediti</b>	<b>12.056</b>	<b>10.243</b>

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a Euro 12.056 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 10.243 migliaia al 31 dicembre 2013) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85 sono riconducibili ai crediti vantati in forza dell' "Accordo di Programma" definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali da realizzare sullo scalo di Malpensa. Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, iscritto a seguito della sentenza della Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di *handling* per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute, per Euro 3.889 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 3.716 migliaia al 31 dicembre 2013) riguarda la posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi maturati fino al 31 dicembre 2014. Si ritiene che tali crediti siano recuperabili.

I crediti diversi comprendono crediti di varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, crediti verso compagnie assicurative, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori).

I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali si riferiscono principalmente a crediti verso l'INPS e verso il Fondo Volo per il Contratto di Solidarietà difensivo anticipata ai dipendenti per conto degli stessi enti, e a crediti verso l'INAIL.

Il credito verso il Ministero delle Comunicazioni si riferisce ai maggiori pagamenti effettuati in maniera provvisoria negli anni precedenti per canoni correlati ai ponti radio e che saranno compensati con i canoni versati in futuro.

Il fondo svalutazione crediti è rilevato a fronte di rischi di realizzo e si è movimentato nell'esercizio 2014 con un accantonamento di Euro 173 migliaia.

### 6.14 Cassa e disponibilità liquide

La tabella seguente riepiloga l'ammontare della voce "Cassa e disponibilità liquide":

#### Cassa e disponibilità liquide

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Depositi bancari e postali	30.212	55.208
Denaro e valori in cassa	113	74
<b>Totale</b>	<b>30.325</b>	<b>55.282</b>

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2014 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per Euro 28.439 migliaia (Euro 45.090 migliaia al 31 dicembre 2013), depositi bancari non disponibili, a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEL in scadenza nei 12 mesi successivi, per Euro 1.773 migliaia (Euro 1.864 migliaia al 31 dicembre 2013) e denaro e valori in cassa per Euro 113 migliaia (Euro 74 migliaia al 31 dicembre 2013). Si precisa che, a seguito della favorevole sentenza della Corte di Cassazione, il deposito che nel precedente esercizio era vincolato all'azione esecutiva di pignoramento verso terzi per Euro 8.254 migliaia è divenuto interamente disponibile.

## 6.15 Patrimonio Netto

### Capitale sociale

Al 31 dicembre 2014 il capitale sociale di SEA è costituito da n. 250.000.000 azioni di valore pari a Euro 0,11 ciascuna, per un controvalore di complessivi Euro 27.500 migliaia.

### Riserva legale e straordinaria

Al 31 dicembre 2014 la riserva legale di SEA ammonta a Euro 5.500 migliaia mentre, il saldo della riserva straordinaria è pari a Euro 113.706 migliaia (Euro 87.974 migliaia al 31 dicembre 2013) il cui incremento di Euro 25.732 migliaia è conseguente alla destinazione di parte dell'utile dell'esercizio 2013.

### Riserva AFS (Available for Sale)

Il saldo della riserva AFS al 31 dicembre 2014, pari a 1 Euro, è rappresentativo della partecipazione detenuta da SEA in AA2000 in base all'accordo con CEDICOR esposto in Nota 6.5.

### Riserva di cash flow hedge

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2014, pari a Euro -8.982 migliaia (Euro -6.672 migliaia al 31 dicembre 2013), è rappresentativo della variazione del *fair value* della parte di efficacia dei contratti derivati di copertura elencati in Nota 4.2.

### Riserva utile/perdita attuariale

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2014, pari a Euro -6.397 migliaia (Euro -2.755 migliaia al 31 dicembre 2013), è rappresentativo delle perdite attuariali maturate alla data di chiusura di bilancio sul valore del Fondo Trattamento di fine Rapporto.

### Altre riserve

Le altre riserve, pari a Euro 60.288 migliaia al 31 dicembre 2014, si riferiscono interamente alle riserve iscritte in applicazione delle Leggi di rivalutazione 576/75, 72/83 e 413/91.

### Distribuzione dividendi

In data 7 maggio 2014 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato la distribuzione di dividendi per Euro 26.450 migliaia ed il riporto a riserva di Euro 25.732 migliaia, relativamente alla destinazione dell'utile dell'esercizio 2013, pari a Euro 52.182 migliaia.

### Disponibilità riserve

In conformità a quanto previsto dall'art. 2427, n. 7-bis del Codice Civile, si riporta di seguito la composizione analitica del Patrimonio Netto con riferimento alla disponibilità e distribuitività di ciascuna voce.

(importi in migliaia di Euro)

Natura / descrizione	Al 31 dicembre 2014	Possibilità di utilizzazione *	Quota disponibile	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi
Capitale sociale	27.500			
Riserva da sovrapprezzo delle azioni		A,B,C		
Riserva legale	5.500	B		
Riserva straordinaria	113.706	A,B,C	113.706	
Riserva da prima conversione agli IFRS	<sup>1</sup> 23.686	A,B,C	13.923	
Riserva AFS	0			
Riserva di <i>cash flow hedge</i>	(8.982)			
Riserva utile/perdita attuariale	(6.397)			
Altre riserve <sup>2</sup> :				
- <i>ex lege</i> rivalutazione 576/76	3.649	A,B,C	3.649	
- <i>ex lege</i> rivalutazione 72/83	13.557	A,B,C	13.557	
- <i>ex lege</i> rivalutazione 413/91	43.082	A,B,C	43.082	
<b>Totale</b>	<b>215.301</b>		<b>187.917</b>	
<b>Totale quota non distribuibile</b>		<b>27.384</b>		

## Legenda

\* A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci.

1 In considerazione dell'art. 7 del D.Lgs. 38/2005, l'ammontare della riserva risulta utilizzabile per 13.923 (A,B,C). La differenza pari a 9.763 è interamente indisponibile.

2 Riserve in sospensione d'imposta.

## 6.16 Fondi rischi e oneri

Di seguito si riporta la movimentazione dei "Fondi rischi e oneri" per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014:

## Fondi rischi e oneri

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013	Accantonamenti / incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	Al 31 dicembre 2014
Fondo di ripristino e sostituzione	123.467	18.000	(7.331)		134.136
Fondo oneri futuri	42.626	16.208	(7.895)	(4.148)	46.791
<b>Totale fondo rischi e oneri</b>	<b>166.093</b>	<b>34.208</b>	<b>(15.226)</b>	<b>(4.148)</b>	<b>180.927</b>

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari ad Euro 134.136 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 123.467 migliaia al 31 dicembre 2013), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che ver-

ranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni.

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

## Fondi oneri futuri

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	Accantonamenti / incrementi	Utilizzi	Scioglimenti	al 31 dicembre 2014
Accantonamenti in materia di lavoro	13.998	1.838	(7.444)		8.392
Contenziosi con appaltatori	600			(50)	550
Rischi fiscali	2.754			(1.754)	1.000
Fondi diversi	25.274	14.370	(451)	(2.344)	36.849
<b>Totale fondi oneri futuri</b>	<b>42.626</b>	<b>16.208</b>	<b>(7.895)</b>	<b>(4.148)</b>	<b>46.791</b>

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento delle *operation*. Gli utilizzi dell'anno sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio.

Lo scioglimento del fondo relativo a contenziosi con appaltatori, pari a Euro 50 migliaia, è connesso alla soluzione di una controversia senza esborsi per la Società.

Lo scioglimento del fondo relativo a contenziosi di natura fiscale, pari a Euro 1.754 migliaia, è legato alla conclusione di una controversia fiscale con l'Agenzia delle Entrate a seguito di sentenza della Corte di Cassazione, senza esborsi per la Società.

La voce dei "Fondi diversi" per Euro 36.849 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 25.274 migliaia al 31 dicembre 2013) è composta principalmente nel modo seguente:

- Euro 13.316 migliaia per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano;
- Euro 9.155 migliaia per il *deficit* patrimoniale della società controllata SEA Handling in liquidazione, legato agli oneri di liquidazione la cui contropartita economica è classificata

nella voce di bilancio "Proventi e oneri da partecipazioni"; tale *deficit* risulta interamente coperto a seguito di versamenti eseguiti nel mese di febbraio e marzo 2015;

- Euro 8.000 migliaia riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi Decreti Ministeriali). Si segnala che la Commissione aeroportuale di Malpensa non ha ancora deliberato in via definitiva, a differenza della Commissione aeroportuale di Linate;
- Euro 5.497 migliaia per rischi riferiti allo stato delle cause per le azioni revocatorie pervenute alla Società e relative a compagnie aeree per le quali è stato dichiarato lo stato d'insolvenza;
- Euro 881 migliaia per contenziosi con l'ENAV.

### 6.17 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale per l'esercizio 2014 è dettagliata come segue:

#### Fondi relativi al personale

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014
Fondo iniziale	46.500
(Proventi) / oneri finanziari	1.195
Trasferimento personale da SEA Handling	39
Utilizzi	(3.726)
(Utili) / perdite attuariali imputate a riserva di patrimonio netto	5.023
<b>Totale fondi relativi al personale</b>	<b>49.031</b>

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto, recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate:

#### Principali assunzioni attuariali

	Al 31 dicembre 2014
Tasso annuo di attualizzazione	1,49%
Tasso annuo di inflazione	0,60%
Tasso annuo di incremento TFR	1,95%

Si precisa che il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AA*.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi

rilevante alla data del 31/12/2014 con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto.

## Variazione delle ipotesi

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014
+ 1 % sul tasso di <i>turnover</i>	48.755
- 1 % sul tasso di <i>turnover</i>	49.340
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	49.713
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	48.361
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	47.959
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	50.142

L'indicazione della durata media finanziaria dell'obbligazione e l'analisi delle scadenze di pagamento dei benefici sono riportate nelle tabelle seguenti:

## Durata media finanziaria dell'obbligazione

(valore espresso in anni)	Al 31 dicembre 2014
<i>Duration</i> del piano	10,0

## Erogazioni previste

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014
Annualità 1	3.589
Annualità 2	3.244
Annualità 3	3.109
Annualità 4	3.009
Annualità 5	2.773

### 6.18 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2014 e relativo esercizio di comparazione:

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014		Al 31 dicembre 2013	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	65.342	230.287	130.911	399.695
Debiti verso altri finanziatori	10.064	297.479	9.469	28.663
<b>Totale passività finanziarie</b>	<b>75.406</b>	<b>527.766</b>	<b>140.380</b>	<b>428.358</b>

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014		Al 31 dicembre 2013	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	63.845	216.994	55.304	389.485
Debito per oneri su finanziamento	1.497		2.904	
Finanziamenti a breve termine ( <i>hot money</i> )			69.780	
Scoperto di c/c ordinario			2.923	
Anticipazioni finanziarie sui contributi dello Stato				
<i>Fair value</i> derivati		13.293		10.210
<b>Debiti verso banche</b>	<b>65.342</b>	<b>230.287</b>	<b>130.911</b>	<b>399.695</b>
Debiti verso obbligazionisti		297.159		
Debito per oneri su obbligazioni	6.626			
Debiti finanziari verso controllate	2.306		8.540	27.468
Debiti verso <i>factor</i> per cessione crediti <i>pro solvendo</i>				
Debiti per <i>leasing</i>	1.132	320	929	1.195
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>	<b>10.064</b>	<b>297.479</b>	<b>9.469</b>	<b>28.663</b>
<b>Totale passività correnti e non correnti</b>	<b>75.406</b>	<b>527.766</b>	<b>140.380</b>	<b>428.358</b>

Come evidenziato dalla tabella precedente, l'indebitamento finanziario della Società è prevalentemente riconducibile all'indebitamento bancario per finanziamenti di medio/lungo termine e al prestito obbligazionario emesso in data 17 aprile 2014, denominato *SEA 3 1/8 2014-2021*.

Di seguito si riportano le principali caratteristiche del prestito obbligazionario:

- **tipologia di obbligazioni:** *senior, unsecured*, non convertibili, di taglio minimo pari a Euro 100 migliaia e rivolte esclusivamente a investitori qualificati e istituzionali;
- **prezzo di emissione:** alla pari;
- **controvalore:** Euro 300 milioni;
- **tasso di interesse:** cedola fissa annuale del 3,125%;
- **durata:** 7 anni con rimborso alla scadenza ad eccezione dei rimborsi anticipati previsti nel regolamento del Prestito e allineati alla prassi di mercato;

- **quotazione:** mercato regolamentato gestito da *Irish Stock Exchange*;
- **covenant:** tipici della prassi internazionale per emissioni obbligazionarie di questa tipologia, quali in particolare la *Limitation of Indebtness* ovvero il mantenimento del rapporto tra Posizione Finanziaria Netta/Ebitda al valore massimo di 3,8. A oggi il *covenant* è rispettato.

Il debito per *leasing* finanziario è relativo alle apparecchiature radiogene.

Per maggiori dettagli sui finanziamenti bancari accesi e sui contratti derivati sottoscritti si rimanda a quanto analizzato nella *Nota 4*.

Nella seguente tabella è riportata la riconciliazione tra il debito per locazione finanziaria e i canoni di *leasing* da pagare al 31 dicembre 2014:

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014
Canoni di locazione fino a scadenza contratto	1.342
Interessi impliciti	(148)
<b>Valore attuale dei canoni fino a scadenza contratto</b>	<b>1.195</b>
Importi per fatture non pagate	257
<b>Totale debiti per <i>leasing</i> (corrente e non corrente)</b>	<b>1.452</b>

Per maggiori dettagli sui finanziamenti accesi nel corso dell'esercizio 2014, delle principali informazioni correlate a tali finanziamenti e per il dettaglio dei rimborsi che la Società è

tenuta a effettuare sulla base dei piani di ammortamento, si rimanda a quanto analizzato nella *Nota 4*.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto della Società determinato al 31 dicembre 2014, e relativo comparativo dell'esercizio 2013, secondo quanto

previsto dalla Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81:

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
A. Disponibilità liquide	(30.325)	(55.282)
B. Altre disponibilità liquide	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-
<b>D. Liquidità (A) + (B) + (C)</b>	<b>(30.325)</b>	<b>(55.282)</b>
<b>E. Crediti finanziari</b>	<b>(38.959)</b>	<b>(31.503)</b>
F. Debiti finanziari correnti	2.306	8.540
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio/lungo termine	63.845	55.304
H. Altri debiti finanziari correnti	9.255	76.536
<b>I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)</b>	<b>75.406</b>	<b>140.380</b>
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)</b>	<b>6.122</b>	<b>53.595</b>
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio/lungo termine	216.994	389.485
L. Obbligazioni emesse	297.159	-
M. Altri debiti finanziari non correnti	13.613	38.873
<b>N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)</b>	<b>527.766</b>	<b>428.358</b>
<b>O. Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)</b>	<b>533.888</b>	<b>481.953</b>

A fine dicembre 2014 la posizione finanziaria netta, pari a Euro 533.888 migliaia, evidenzia un peggioramento di Euro 51.935 migliaia rispetto a fine 2013, il cui saldo risultava essere di Euro 481.953 migliaia.

Come desumibile dal rendiconto finanziario, sulla dinamica del livello di indebitamento finanziario netto ha influito il fatto che il *cash flow* generato dall'attività operativa per Euro 120.112 migliaia, non è stato sufficiente a consentire di compensare il *cash flow* assorbito dalla attività di investimento (Euro 114.728 migliaia) ed a quello assorbito dalla gestione finanziaria per pagamento di dividendi, di interessi e commissioni (rispettivamente per Euro 26.480 migliaia e per Euro 21.306 migliaia), oltre alla riduzione delle attività e passività finanziarie per ulteriori Euro 46.596 migliaia, di cui Euro 27.468 migliaia relative al rimborso del debito finanziario verso SEA Handling in

liquidazione; in tale contesto, con riduzione delle disponibilità liquide di Euro 24.956 migliaia (Euro 30.326 migliaia a fine 2014 a fronte di Euro 55.282 nel 2013) la Società ha ridefinito la propria struttura finanziaria attraverso le seguenti operazioni: *i)* emissione di un prestito obbligazionario di Euro 300 milioni; *ii)* rimborso anticipato di Euro 150 milioni di finanziamenti in scadenza nel biennio 2014-2015; e *iii)* rimborso delle linee di finanziamento a breve termine costituite da *hot money* e scoperto di conto corrente, accese nel precedente esercizio, per complessivi Euro 72.704 migliaia; la prosecuzione dell'ammortamento dei finanziamenti in essere, infine, ha comportato un esborso di Euro 15.900 migliaia.

### 6.19 Debiti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Debiti commerciali":

#### Debiti commerciali

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Debiti verso fornitori	143.789	144.515
Acconti	11.114	2.830
Debiti verso imprese controllate	10.398	26.639
Debiti verso imprese collegate	2.555	819
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>167.856</b>	<b>174.803</b>

I debiti verso fornitori, pari a Euro 167.856 migliaia al 31 dicembre 2014, si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi concernenti l'attività di gestione e la realizzazione degli investimenti. Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2014 includono importi ceduti a *factor* mediante contratti di *factoring* indiretto per Euro 17.375 migliaia (Euro 25.572 migliaia al 31 dicembre 2013). I debiti per acconti al 31 dicembre 2014, pari a Euro 11.114 migliaia, evidenziano un significativo incremento (Euro 8.284 migliaia) rispetto all'esercizio precedente per effetto: *a*) dell'incasso ricevuto a seguito della Sentenza n. 12778/2013 del Tribunale di Milano con la quale l'Agenzia delle Dogane è stata condannata al pagamento di complessivi Euro 5.631 migliaia nell'ambito del contenzioso relativo all'occupazione degli spazi siti nel sedime aeroportuale di Linate e Malpensa; *b*) dell'anticipazione del 50% del contributo ricevuto dall'Unione europea per la costruzione della stazione ferroviaria presso il Terminal 2 di Malpensa.

La restante parte dei debiti per acconti sono principalmente attribuibili agli acconti da clienti.

Per quanto riguarda i debiti verso le società controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella *Nota 8* relativa ai rapporti con Parti Correlate.

## 6.20 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a Euro 59.764 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 58.238 migliaia al 31 dicembre 2013), sono costituiti

principalmente dall'addizionale sui diritti di imbarco istituita dalle Leggi n. 166/2008, n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006 e n. 92/2012 per Euro 48.119 migliaia (Euro 47.146 migliaia al 31 dicembre 2013), dal debito IRAP per complessivi Euro 1.049 migliaia (Euro 1.485 migliaia al 31 dicembre 2013, comprensivo anche del debito IRES), dal debito relativo alla maggiore IRES versata dalle controllate (aderenti al consolidato fiscale) e richiesta a rimborso con apposite istanze nel marzo 2013 per il tramite della consolidante, a fronte della mancata deduzione dall'IRES dell'IRAP sul costo del lavoro relativa alle annualità 2007/2011, per Euro 1.069 migliaia (Euro 1.069 migliaia al 31 dicembre 2013), dal debito per il consolidato fiscale per Euro 5.436 migliaia (Euro 2.326 migliaia al 31 dicembre 2013), dal debito IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo per Euro 4.091 migliaia (Euro 3.892 migliaia al 31 dicembre 2013); il saldo del 31 dicembre 2013 comprendeva, inoltre, il debito IVA per Euro 2.095 migliaia.

Dall'esercizio 2013 SEA ha aderito al consolidato fiscale nazionale con la società controllata SEA Handling in liquidazione; l'adesione al consolidato nazionale ha durata triennale (fino all'esercizio 2015) ed è stata comunicata all'Agenzia delle Entrate in data 10 giugno 2013.

## 6.21 Altri debiti correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti correnti e non correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2014:

### Altri debiti correnti

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	11.330	11.489
Debiti verso altri	81.900	81.485
Debito verso azionisti per dividendi	49	81
<b>Totale altri debiti correnti</b>	<b>93.279</b>	<b>93.055</b>

La voce "Debiti verso altri" corrente è dettagliabile come segue:

### Debiti verso altri (corrente)

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	11.987	10.022
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	3.597	5.123
Debiti verso lo Stato per servizi antincendio negli aeroporti	40.552	34.374
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	11.311	10.937
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	69	69
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	1.188	1.360
Depositi cauzionali di terzi	515	746
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	187	270
Altri	12.494	18.584
<b>Totale debiti verso altri (corrente)</b>	<b>81.900</b>	<b>81.485</b>

Il saldo della voce "Debiti verso altri" corrente è sostanzialmente allineato ai valori dell'esercizio precedente, per l'effetto contrapposto dei seguenti fenomeni: *i)* maggiori oneri per Euro 6.178 migliaia riferiti al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296; *ii)* maggiori debiti verso dipendenti per competenze maturate, per Euro 1.965 migliaia, principalmente dovuti alla sottoscrizione degli accordi di incentivazione all'esodo; *iii)* minori debiti verso dipendenti per ferie non godute per Euro 1.526 migliaia a fronte della riduzione dell'ammontare di ferie non fruite nell'esercizio 2014; *iv)* riduzione della voce "Altri" per Euro 6.090 migliaia. Tale voce, pari a Euro 12.494 migliaia al 31 dicembre 2014 (Euro 18.584 migliaia al 31 dicembre 2013), si riferisce principalmente ai risonci passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori. La riduzione, pari a Euro 6.090 migliaia è principalmente attribuibile alla revisione delle tempistiche di anticipazione della fatturazione.

Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, risulta pendente, presso il Tribunale Civile di Roma, il ricorso promosso dalla Società al fine di ottenere l'accertamento dell'inesistenza dell'obbligo giuridico di versare tale contributo.

Al 31 dicembre 2014, come nel precedente esercizio, la Società non detiene Altri debiti di natura non corrente.

## 6.22 Crediti e debiti di durata superiore a cinque anni

Non esistono crediti di durata superiore a cinque anni.

I debiti di natura finanziaria di durata superiore a cinque anni ammontano ad Euro 142.642 migliaia, relativamente al rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2014 ed Euro 300.000 migliaia al rimborso della quota capitale del prestito obbligazionario emesso in data 17 aprile 2014.

## 7. Conto Economico

### 7.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione suddiviso per *business unit*:

#### Ricavi di gestione per *Business Unit*

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
<i>Aviation</i>	386.535	364.306
<i>Non Aviation</i>	205.580	194.131
<b>Totale ricavi di gestione</b>	<b>592.115</b>	<b>558.437</b>

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

#### Ricavi di gestione *Aviation*

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
Diritti e infrastrutture centralizzate	315.218	296.194
Ricavi da gestione sicurezza	49.207	46.161
Utilizzo spazi in regime regolamentato	14.631	17.151
Devoluzione gratuita cespiti	7.479	4.800
<b>Totale ricavi di gestione <i>Aviation</i></b>	<b>386.535</b>	<b>364.306</b>

Si precisa che ai fini di una migliore esposizione dei dati di bilancio, il dettaglio dei ricavi è stato rivisitato e, ai fini della comparabilità dei bilanci, talune voci del bilancio 2013 sono state riclassificate.

L'andamento dei ricavi di gestione *Aviation* dell'esercizio 2014 registra un incremento di Euro 22.229 migliaia rispetto al precedente esercizio, passando da Euro 364.306 migliaia nel 2013 a Euro 386.535 migliaia nel 2014. Tale crescita è stata supportata dall'incremento del traffico passeggeri e *cargo*, grazie: *i*) all'attivazione di nuovi collegamenti; *ii*) al positivo andamento delle rotte intercontinentali, *iii*) all'attrazione di nuovi vettori e, *iv*) al trasferimento temporaneo del traffico di Orio al Serio a Malpensa, a causa dei lavori di rifacimento della pista di Bergamo.

Nel 2013, la voce "Devoluzioni gratuite cespiti" si riferiva alla devoluzione a titolo gratuito, a favore della Società, di un fabbricato e relative pertinenze site nell'aeroporto di Milano Malpensa a seguito di una convenzione stipulata con Air Europe a cui è successivamente subentrata la società Volare SpA, attualmente in Amministrazione Straordinaria. La devoluzione gratuita rilevata nel 2014 si riferisce, invece, al fabbricato e relative pertinenze costruite dalla società De Montis SpA negli anni 1997-1998, all'interno dell'aeroporto di Milano Malpensa, e devolute a titolo gratuito alla Società, a seguito di un accordo commerciale. L'iscrizione di tale ammontare (Euro 7.479 migliaia) è avvenuto al valore di mercato desunto da apposita perizia redatta nel mese di ottobre 2014, da una società esterna di ingegneria.

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

#### Ricavi di gestione *Non Aviation*

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
<i>Retail</i>	76.693	74.291
Parcheggi	56.669	52.704
Spazi <i>cargo</i>	11.067	11.132
Pubblicità	9.653	9.727
Servizi e altri ricavi	51.498	46.277
<b>Totale ricavi di gestione <i>Non Aviation</i></b>	<b>205.580</b>	<b>194.131</b>

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per tipologia.

#### Ricavi *Retail*

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
<i>Shop</i>	37.899	37.039
<i>Food &amp; Beverage</i>	15.667	16.174
<i>Car Rental</i>	13.977	12.491
Altro	9.150	8.587
<b>Totale <i>Retail</i></b>	<b>76.693</b>	<b>74.291</b>

La variazione dei ricavi di gestione *Non Aviation* evidenzia un incremento di Euro 11.449 migliaia principalmente influenzato dal positivo andamento di: *i*) ricavi *Retail* con una crescita di Euro 2.402 migliaia conseguente alle maggiori *royalty* maturate sui contratti di noleggio delle autovetture e sulle concessioni per attività di vendita al pubblico. Tali proventi risentono positivamente dell'incremento del traffico passeggeri e dell'apertura, nel mese di maggio 2014, della "Piazza del Lusso" presso il Terminal 1 di Malpensa nel quale sono concentrati molteplici negozi con *brand* di prestigio; *ii*) ricavi da parcheggi registrano una crescita di Euro 3.965 migliaia in virtù di una intensa politica commerciale, caratterizzata da una costante attività di comunicazione e differenziazione delle tariffe a seconda delle esigenze della clientela e del canale di vendita e dalla sottoscrizione del contratto per la gestione dei parcheggi di Orio al Serio, la cui attività non era svolta nel precedente esercizio; *iii*) servizi e altri ricavi con un incremento di Euro 5.221 migliaia principalmente dovuto ai maggiori proventi derivanti dalle attività di progettazione svolte per conto di terzi e alla crescita

dei ricavi di natura *premium*, tra cui l'accesso alle sale *VIP*.

La voce "Servizi e altri ricavi" si compone principalmente dei proventi derivanti dall'offerta di servizi di natura *premium* (accesso alle sale *VIP* e connessi servizi di ospitalità), dall'attività di progettazione, dai servizi di biglietteria, dall'attività di *service* e proventi diversi.

#### 7.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da Euro 67.000 migliaia nel 2013 a Euro 63.466 migliaia nel 2014.

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell'IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 6%, rappresentativo della remunerazione, sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività, e sono inclusi nella *business unit Aviation*.

L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di miglione dell'infrastruttura.

Gli investimenti sono principalmente riconducibili ai lavori di ampliamento del 3°/3° di Malpensa.

Nella voce "Costi per lavori su beni in concessione" (Nota 7.6) è riflessa la riduzione corrispondente dei costi sostenuti per l'effettuazione dei lavori su beni in concessione.

### 7.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia il costo del lavoro:

#### Costi del lavoro

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
Salari e stipendi	107.393	108.891
Oneri sociali	32.330	32.189
Trattamento fine rapporto	6.543	7.075
Altri costi del lavoro	8.241	4.899
<b>Totale costi del lavoro</b>	<b>154.507</b>	<b>153.054</b>

Il costo del lavoro ha subito un incremento pari ad Euro 1.453 migliaia (+1%), passando da Euro 153.054 migliaia in 2013 ad Euro 154.507 nel 2014.

Tale variazione è correlata all'effetto combinato dei seguenti fenomeni: *i)* riduzione dell'organico, come si evince nella tabella del numero medio dei dipendenti; *ii)* rinnovo del CCNL siglato nel secondo semestre del 2014; *iii)* incentivi all'esodo;

e *iv)* riduzione del ricorso agli ammortizzatori sociali, passati da Euro 8.052 migliaia nel 2013 a Euro 3.525 migliaia nel 2014.

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti per categoria, con raffronto rispetto all'esercizio precedente (*Head-count* e *Head-equivalent*):

#### Numero medio dipendenti

	HDE		HDC	
	2014	2013	2014	2013
Dirigenti	55	54	56	54
Quadri	260	268	256	262
Impiegati	1.592	1.648	1.589	1.649
Operai	661	687	673	684
<b>Totale dipendenti</b>	<b>2.568</b>	<b>2.657</b>	<b>2.574</b>	<b>2.649</b>

### 7.4 Materiali di consumo

La tabella di seguito dettaglia i "Materiali di consumo":

#### Materiali di consumo

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	9.226	11.007
Variazione delle rimanenze	886	1.158
<b>Totale materiali di consumo</b>	<b>10.112</b>	<b>12.165</b>

La voce "Materiali di consumo" include principalmente gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per *de-icing* e *de-snowing*, vestiario, ricambistica, ecc.). La variazione di Euro 2.053 migliaia rispetto al precedente esercizio è principalmente generata dalla riduzione degli acquisti per scorta tra i quali si evidenziano i prodotti chimici di *de-icing* ed

*anti-icing* utilizzati in caso di neve e/o formazione di ghiaccio e i ricambi per illuminazione di pista.

## 7.5 Altri costi operativi

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri costi operativi":

### Altri costi operativi

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
Costi commerciali	43.090	40.691
Utenze e spese di vigilanza	35.849	40.687
Canoni vs Enti Pubblici	28.966	27.744
Servizi forniti da società di <i>Handling</i>	22.997	18.741
Costi di manutenzione ordinaria	22.752	25.398
Pulizia	12.045	12.161
Gestione parcheggi	10.260	1.931
Prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici	8.950	7.902
Oneri tributari	6.903	5.539
Canoni relativi a licenze d'uso <i>hardware</i> e <i>software</i>	4.515	5.190
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	3.524	2.964
Minusvalenze su beni patrimoniali	3.226	851
Assicurazioni	1.997	2.153
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del Consiglio di Amministrazione	871	905
Prestazione per assistenza disabili	794	992
Affitti passivi	183	162
Altri costi	8.872	8.111
<b>Totale altri costi operativi</b>	<b>215.794</b>	<b>202.122</b>

Nell'esercizio 2014 la voce "Altri costi operativi" ha subito un incremento per Euro 13.672 migliaia rispetto al precedente esercizio. Tale incremento è stato principalmente determinato dall'effetto contrapposto dei fenomeni di seguito elencati:

- maggiori costi commerciali per Euro 2.399 migliaia legati, principalmente, all'incremento degli oneri per incentivi;
- minori costi per utenze per l'effetto di minori oneri legati al consumo di riscaldamento e condizionamento per Euro 3.518 migliaia e riduzione dei costi di energia elettrica per Euro 613 migliaia. Tale andamento è strettamente correlato alla variazione del prezzo delle materie prime e alle favorevoli condizioni metereologiche del 2014 rispetto al precedente esercizio;
- incremento dei costi per canoni verso Enti Pubblici per Euro 1.222 migliaia in conseguenza dei maggiori oneri per canone concessorio che SEA è tenuta a versare per l'esercizio 2014 all'ENAC. Tale andamento è strettamente correlato

alla variazione dei dati di traffico;

- maggiori costi per servizi forniti da società di *handling* per Euro 4.256 migliaia a seguito della revisione dei contratti e dell'incremento delle attività richieste, tra le quali si segnala la gestione dei carrelli portabagagli a Malpensa;
- minori costi di manutenzione ordinaria per Euro 2.646 migliaia, in particolare relativi a manutenzioni programmate di beni immobili, impianti ed attrezzature;
- incremento dei costi per la gestione dei parcheggi per Euro 8.329 migliaia a seguito, principalmente, dell'avvio dell'attività di gestione operativa dei parcheggi di Orio al Serio;
- maggiori costi legati alle prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici per Euro 1.048 migliaia;
- incremento degli oneri tributari per Euro 1.364 migliaia, principalmente legati ai maggiori oneri per IMU e imposta di pubblicità;
- minori costi per canoni legati all'uso delle licenze *software* e *hardware* per Euro 675 migliaia;

- maggiori costi per noleggio di attrezzature e autoveicoli per complessivi Euro 560 migliaia conseguenti all'incremento del numero di attrezzature noleggiate per il controllo radio-geno dei bagagli a Malpensa e alla locazione di nuovi *bus* interpista per far fronte, nel mese di maggio, al trasferimento dei voli da Orio al Serio a Malpensa;
- maggiori minusvalenze per Euro 2.375 migliaia legate alle demolizioni effettuate nell'esercizio 2014 di beni immobili ed impianti, rispetto all'esercizio precedente.

La voce residuale "Altri costi" accoglie, principalmente, i costi per servizi di ristorazione delle sale *VIP* pari a Euro 2.259 migliaia (Euro 1.871 migliaia nel 2013), i costi per commissioni e servizi di intermediazione pari a Euro 1.276 migliaia (Euro 1.163 migliaia nel 2013), i costi industriali diversi (oneri per certificazioni ed autorizzazioni, costi per servizi di accoglienza e ricevimento dei passeggeri, ecc.) pari a Euro 1.273 migliaia (Euro 1.317 migliaia nel 2013), i costi per il servizio di collegamento

#### Accantonamenti e svalutazioni

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	13.403	7.111
Svalutazioni di immobilizzazioni		8.200
Accantonamenti / (scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	826	8.172
<b>Totale accantonamenti e svalutazioni</b>	<b>14.229</b>	<b>23.483</b>

Nel 2014 la voce "Accantonamenti e svalutazioni" evidenzia una riduzione di Euro 9.254 migliaia rispetto all'esercizio precedente, passando da Euro 23.483 migliaia nel 2013 a Euro 14.229 migliaia nel 2014. Il saldo del precedente esercizio risentiva della svalutazione di Euro 8.200 migliaia, relativa a beni immobili.

Gli accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti sono stati effettuati per tener conto, sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

Gli accantonamenti netti al fondo rischi e oneri futuri, pari a Euro 826 migliaia (Euro 8.172 migliaia nel 2013) si riferiscono principalmente all'adeguamento delle valutazioni connesse

#### Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione	18.000	26.294
<b>Totale accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione</b>	<b>18.000</b>	<b>26.294</b>

a terra pari a Euro 873 migliaia (Euro 868 migliaia nel 2013), i contributi associativi versati dalla Società pari a Euro 782 migliaia (Euro 868 migliaia nel 2013), i costi per acquisti ed abbonamenti a giornali e riviste pari a Euro 477 migliaia (Euro 494 migliaia nel 2013) e le spese per il funzionamento degli uffici.

#### 7.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da Euro 62.311 migliaia nel 2013 a Euro 59.540 migliaia nel 2014. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (*Nota 7.2*).

Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione e sono inclusi nella *business unit Aviation*.

#### 7.7 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa agli accantonamenti e svalutazioni è dettagliabile come segue:

alla copertura dei probabili oneri legati ai contenziosi relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano. L'andamento di tale voce è influenzata dalla positiva conclusione del contenzioso con Quintavalle – Cascina Tre Pini, a seguito della sentenza della Corte di Cassazione del 13 giugno 2014, con assoluzione della Società da ogni responsabilità per il danno lamentato e il diritto alla restituzione di Euro 2.079 migliaia, importo liquidato alla controparte nel 2009 a seguito della parziale esecutività della sentenza di primo grado.

#### 7.8 Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

La voce relativa agli "Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione" è dettagliabile come segue:

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

L'andamento dell'esercizio 2014 evidenzia una riduzione di Euro 8.294, passando da Euro 26.294 nel 2013 ad Euro 18.000

nel 2014, in conseguenza dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e di manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

### 7.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

#### Ammortamenti

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	39.339	33.992
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	13.327	12.907
Ammortamento degli investimenti immobiliari	2	2
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>52.668</b>	<b>46.901</b>

L'andamento dell'ammortamento delle immobilizzazioni materiali riflette il processo di ammortamento sulla base della vita utile stimata dalla Società mentre, per le immobilizzazioni immateriali rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio" è strettamente connesso alla durata della concessione.

### 7.10 Proventi e oneri da partecipazioni

La tabella di seguito dettaglia i proventi e oneri da partecipazioni:

#### Proventi (oneri) da partecipazioni

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
Svalutazione Sea Handling in liquidazione SpA	(21.026)	
Svalutazione Airport Handling SpA	(969)	(50)
Svalutazione Railink Srl	(1)	(5)
Dividendi da SACBO SpA	1.361	1.394
Dividendi da Disma SpA	336	309
Altri	9	14
<b>Totale proventi (oneri) da partecipazioni</b>	<b>(20.290)</b>	<b>1.662</b>

I proventi da partecipazioni hanno subito una riduzione di Euro 11 migliaia rispetto al precedente esercizio, passando da Euro 1.717 migliaia nel 2013 a Euro 1.706 migliaia nel 2014. Tali ammontari si riferiscono ai dividendi distribuiti dalle società partecipate.

Gli oneri da partecipazioni hanno subito un incremento di Euro

21.941 migliaia, passando da Euro 55 migliaia nel 2013 a Euro 21.996 migliaia nel 2014. Tale variazione è principalmente dovuta ai versamenti in conto capitale effettuati a favore di SEA Handling in liquidazione a fronte delle obbligazioni derivanti dalla liquidazione in *bonis* della controllata.

Per ulteriori dettagli si veda anche quanto riportato nella Nota 6.4.

### 7.11 Proventi e oneri finanziari

La voce dei "Proventi ed oneri finanziari" risulta dettagliabile come segue:

#### Proventi (oneri) finanziari

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
Utili su cambi	1	1
Altri proventi finanziari	2.416	1.930
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>2.417</b>	<b>1.931</b>
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	14.652	11.974
Perdite su cambi	2	4
Altri interessi passivi	9.647	8.276
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>24.301</b>	<b>20.254</b>
<b>Totale proventi (oneri) finanziari</b>	<b>(21.884)</b>	<b>(18.323)</b>

Gli oneri finanziari netti si incrementano di Euro 3.561 migliaia (+19,4%), passando da Euro 18.323 migliaia nel 2013 a Euro 21.884 migliaia nel 2014. Tale variazione è principalmente connessa all'operazione di ridefinizione della struttura finanziaria della Società conclusa nel primo semestre del 2014 la quale, pur comportando una riduzione del costo medio dell'indebitamento finanziario, ha generato maggiori interessi passivi, pari a Euro 2.678 migliaia, a seguito dell'incremento dell'indebitamento lordo. Tale operazione, inoltre, rappresenta il principale effetto dell'incremento di Euro 2.402 migliaia delle commissioni su finanziamenti, rientranti nella voce "Altri interessi passivi", conseguenti: i) la chiusura anticipata di gran parte dei finanziamenti in scadenza a fine 2015 che ha imposto la totale contabilizzazione dei costi residui di emissione, precedentemente spesati secondo la durata contrattuale; ii) l'emissione di nuovo *funding* legato principalmente al prestito obbligazionario emesso in data 17 aprile 2014, denominato *SEA 3<sup>1/8</sup> 2014-2021*.

Per maggiori dettagli sulla variazione delle passività finanziarie si rimanda a quanto riportato nella *Nota 6.18*.

L'andamento della voce "Altri interessi passivi" è anche influenzato dalla riduzione degli interessi passivi legati al trattamento di fine rapporto per Euro 284 migliaia e dalla diminuzione degli interessi passivi relativi al *leasing* finanziario per Euro 118 migliaia.

I proventi finanziari, infine, si incrementano di Euro 487 migliaia a seguito della maggiore disponibilità di cassa derivante dall'operazione di emissione di nuovo *funding*, nonostante la significativa discesa del livello dei tassi d'interesse rispetto all'esercizio precedente.

### 7.12 Imposte

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Imposte":

#### Imposte

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
Imposte correnti	44.687	33.972
Imposte differite / (anticipate)	(12.510)	(3.708)
<b>Totale imposte</b>	<b>32.177</b>	<b>30.264</b>

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l'aliquota ordinaria e quella effettiva per l'esercizio 2014:

Descrizione (importi in migliaia di Euro)	Esercizio 2014	%
<b>Utile prima delle imposte</b>	<b>88.559</b>	
Imposte sul reddito teoriche	24.354	27,5%
Effetto fiscale differenze permanenti	3.750	4,2%
IRAP	11.592	13,1%
Altro	(7.519)	-8,5%
<b>Imposte effettive</b>	<b>32.177</b>	<b>36,3%</b>

L'ammontare della voce "Altro" si compone per Euro 5.436 migliaia dal beneficio derivante, in regime di consolidato fiscale, dall'utilizzo delle perdite fiscali della controllata SEA Handling in liquidazione, per Euro 4.458 migliaia dalle rettifiche su imposte anticipate relative, principalmente, al trattamento fi-

scale del fondo di ripristino e delle spese di manutenzione su beni in concessione, rideterminati in sede di presentazione del Modello Unico 2014 e, con effetto opposto, per Euro 2.375 migliaia dalle rettifiche su imposte versate in anni precedenti.

## 8. Transazioni con le Parti Correlate

Di seguito sono riportati i saldi patrimoniali ed economici dei rapporti della Società con Parti Correlate per gli esercizi 2014

e 2013 con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

### Rapporti della Società con Parti Correlate

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014					
	Crediti commerciali	Crediti finanziari correnti	Crediti per imposte dell'esercizio	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti e non correnti	Debiti per imposte dell'esercizio
<b>Imprese controllate</b>						
SEA Handling in liquidazione SpA	5.791			1.450		6.464
SEA Energia SpA	709	37.636		8.722		41
Consorzio Malpensa Construction	253			144		
SEA Prime SpA	662			81	1.533	
Prime AviationServices SpA	43				773	
<b>Imprese collegate</b>						
SACBO SpA	203			512		
Dufrital SpA	6.829			324		
Malpensa Logistica Europa SpA	942			858		
SEA Services Srl	771			763		
Disma SpA	23			99		
<b>Totale parti correlate</b>	<b>16.226</b>	<b>37.636</b>	<b>-</b>	<b>12.953</b>	<b>2.306</b>	<b>6.505</b>
Totale voce di bilancio	110.213	37.638	14.267	167.856	603.173	59.764
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>14,72%</b>	<b>99,99%</b>	<b>0,00%</b>	<b>7,72%</b>	<b>0,38%</b>	<b>10,88%</b>

### Rapporti della Società con Parti Correlate

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2014					
	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (oneri) finanziari netti	Proventi (oneri) da partecipazioni	Imposte
<b>Imprese controllate</b>						
SEA Handling in liquidazione SpA	12.441	15.443	(250)	(4)	(21.026)	5.521
SEA Energia SpA	710	30.788	(130)	1.006		
Consorzio Malpensa Construction	379	1				
Railink Srl					(1)	
Airport Handling SpA *	105		(593)		(969)	
SEA Prime SpA	2.826	304	(280)			
Prime AviationServices SpA	25		(38)	1		
<b>Imprese collegate</b>						
SACBO SpA	8.979	8.370	(4)		1.361	
Dufrital SpA	23.415	21				
Malpensa Logistica Europa SpA	4.065		(34)			
SEA Services Srl	2.380	1.543				
Disma SpA	266		(2)		336	
Romairport SpA					9	
<b>Totale parti correlate</b>	<b>55.591</b>	<b>56.470</b>	<b>(1.331)</b>	<b>1.003</b>	<b>(20.290)</b>	<b>5.521</b>
Totale voce di bilancio	592.115	394.642	154.507	(21.884)	(20.290)	32.177
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>9,39%</b>	<b>14,31%</b>	<b>-0,86%</b>	<b>-4,58%</b>	<b>100,00%</b>	<b>17,16%</b>

\* Rapporti della Società con la Parte Correlata sino alla data del 26 agosto 2014.

## Rapporti della Società con Parti Correlate

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2013					
	Crediti commerciali	Crediti finanziari correnti	Crediti per imposte dell'esercizio	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti e non correnti	Debiti per imposte dell'esercizio
<b>Imprese controllate</b>						
SEA Handling in liquidazione SpA	8.382			16.859	36.008	3.354
SEA Energia SpA	787	30.144		9.541		41
Consorzio Malpensa Construction	270			192		
Airport Handling	66					
SEA Prime SpA	803			46		
Prime Aviation Services SpA	42					
<b>Imprese collegate</b>						
SACBO SpA	5					
Dufrital SpA	2.041			10		
Malpensa Logistica Europa SpA	1.870					
SEA Services Srl	1.331			809		
Disma SpA	134					
<b>Totale parti correlate</b>	<b>15.731</b>	<b>30.144</b>	<b>-</b>	<b>27.457</b>	<b>36.008</b>	<b>3.395</b>
Totale voce di bilancio	103.829	30.144	13.384	174.803	568.738	58.238
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>15,15%</b>	<b>100,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>15,71%</b>	<b>6,33%</b>	<b>5,83%</b>

## Rapporti della Società con Parti Correlate

(importi in migliaia di Euro)	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2013					
	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (oneri) finanziari netti	Proventi (oneri) da partecipazioni	Imposte
<b>Imprese controllate</b>						
SEA Handling in liquidazione SpA	17.144	18.940	(85)			2.503
SEA Energia SpA	693	34.852	(100)	938		
Consorzio Malpensa Construction	316	624				
Railink Srl					(5)	
Airport Handling			(51)		(50)	
SEA Prime SpA	3.221	295				
Prime Aviation Services SpA	63					
<b>Imprese collegate</b>						
SACBO SpA			(4)		1.394	
Dufrital SpA	25.216	35				
Malpensa Logistica Europa SpA	4.013	8	(24)			
SEA Services Srl	1.954	1.886				
Disma SpA	256				309	
Romairport SpA					14	
<b>Totale parti correlate</b>	<b>52.876</b>	<b>56.640</b>	<b>(264)</b>	<b>938</b>	<b>1.662</b>	<b>2.503</b>
Totale voce di bilancio	558.437	390.824	153.054	(18.323)	1.662	30.264
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>9,47%</b>	<b>14,49%</b>	<b>-0,17%</b>	<b>-5,12%</b>	<b>100,00%</b>	<b>8,27%</b>

### Operazioni con società controllate

I rapporti commerciali in essere tra SEA e le società controllate sono rappresentati da:

- i) quanto ai rapporti fra SEA e SEA Handling in liquidazione, fra gli altri, (a) SEA Handling in liquidazione ha prestato, per il periodo da gennaio ad agosto 2014, in favore della Società alcuni servizi operativi presso gli Aeroporti di Milano, tra cui, servizi di *de-icing* (sghiacciamento degli aeromobili), servizi di sgombero neve, assistenza all'impianto per lo smaltimento bagagli per tutti i vettori presenti sugli scali (BHS), assistenza a voli militari di stato e umanitari e assistenza al servizio di *Fast Track*; (b) la Società ha fornito alla controllata SEA Handling in liquidazione alcuni servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, *service* amministrativo, *auditing* e *customer care*) e di natura operativa, per il periodo da gennaio ad agosto 2014, (quali, traino degli aeromobili e trasporto passeggeri ed equipaggi dall'aerostazione agli aeromobili e viceversa), ha concesso, a fronte di un corrispettivo contrattualmente pattuito, l'utilizzo del proprio impianto automatizzato di smistamento dei bagagli (BHS) e l'utilizzo di spazi del sedime degli Aeroporti di Milano per la prestazione in favore di SEA dei servizi *sub* (a);
- ii) con riferimento a SEA Energia i rapporti tra tale società e SEA attengono alla fornitura da parte di SEA Energia in favore degli Aeroporti di Milano, dell'energia elettrica e termica prodotta dalle Centrali di cogenerazione, site presso i predetti aeroporti, per il soddisfacimento delle richieste energetiche dei medesimi; agli accordi relativi al riparto dei certificati verdi generati dalla Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate, nonché ad un accordo per la prestazione, da parte della Società in favore di SEA Energia, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e pianificazione e controllo);
- iii) in relazione ai rapporti tra la Società e il Consorzio Malpensa Construction detti rapporti sono rappresentati dai servizi di direzione dei lavori per le opere di ampliamento e potenziamento degli Aeroporti di Milano che svolge il Consorzio in favore di SEA;
- iv) con riferimento a SEA Prime trattasi di rapporti legati al contratto di *sub* concessione per la gestione dell'aviazione generale, sullo scalo di Linate, prorogata da SEA in data 26 maggio 2008 e scadente il 30 aprile 2041. Trattasi, in particolare, dell'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali di aviazione generale e dell'accertamento e riscossione, per conto di SEA, dei diritti aeroportuali e di sicurezza.

I crediti e i debiti finanziari sono relativi ai servizi di tesoreria accentrata (*cash pooling*) che SEA presta in favore delle controllate.

### Operazioni con società collegate

Le transazioni tra la Società e le società collegate, nei periodi ivi indicati, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma).

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

### Altri rapporti con Parti Correlate

#### SACBO

Nel corso del 2014 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per Euro 1.361 migliaia.

#### Disma

Nel corso del 2014 Disma ha distribuito dividendi a SEA per Euro 336 migliaia.

## 9. Compensi degli Amministratori

Nell'esercizio 2014 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a Euro 680 migliaia (Euro 637 migliaia al 31 dicembre 2013).

## 10. Compensi del Collegio Sindacale

Nell'esercizio 2014 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a Euro 191 migliaia (Euro 268 migliaia al 31 dicembre 2013).

## 11. Compensi della Società di Revisione

I compensi per l'attività di revisione legale dei conti del Bilancio Separato di SEA riconosciuti alla Società di Revisione Deloitte & Touche SpA per l'esercizio 2014, sono stati pari a Euro 102 migliaia e Euro 83 migliaia per altre attività.

## 12. Impegni e garanzie

### 12.1 Impegni per investimenti

Si evidenziano di seguito i principali impegni per contratti di investimento con specifica dei raggruppamenti temporanei di impresa il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate:

#### Dettaglio impegni per progetto

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014	Al 31 dicembre 2013
R.T.I. Itinera SpA Capogruppo	25.161	
R.T.I. Taddei SpA / Gemmo SpA / Costruzioni Giuseppe Montagna Srl / Gencantieri SpA / CPL Concordia Soc Coop / One Works SpA / Manens-Tifs SpA / Editecna Srl	12.008	33.527
R.T.I. Codelfa SpA / Coiver Contract Srl / Omeras GmbH	9.210	18.034
R.T.I. Gemmo SpA / Elettromeccanica Bustese Srl	2.764	5.228
R.T.I. Cefla Soc Coop / Gruppo PSC SpA / Siemens SpA	1.941	3.686
Coiver Contract Srl	1.864	
Itinera SpA	1.713	
R.T.I. Consorzio Costruzioni Infrastrutture	248	
Siemens Postal, Parcel & Airport Logistic		3.639
<b>Totale impegni per progetto</b>	<b>54.909</b>	<b>64.114</b>

### 12.2 Impegni per contratti di noleggio

Al 31 dicembre 2014 SEA ha in essere impegni a fronte della sottoscrizione di contratti di noleggio per complessivi Euro 4.024 migliaia, con riferimento principalmente al noleggio di

autobus interpista e al noleggio del parco auto.

Di seguito si riporta il dettaglio degli esborsi minimi previsti a fronte dei contratti in capo alla Società al 31 dicembre 2014:

(importi in migliaia di Euro)	Al 31 dicembre 2014
Entro 12 mesi	1.494
Tra 1 e 5 anni	2.530
<b>Totale</b>	<b>4.024</b>

### 12.3 Garanzie

Le garanzie reali, pari ad Euro 2.033 migliaia al 31 dicembre 2014 sono relative al pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI.

Al 31 dicembre 2014 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- fideiussione di Euro 25.000 migliaia alla Banca Popolare di Milano S.c.a.r.l. a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fideiussione di Euro 20.900 migliaia a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fideiussione di Euro 4.000 migliaia a favore del Ministero della Difesa per l'utilizzo da parte di SEA di terreni di pro-

prietà del predetto Ministero in seguito al rifacimento della viabilità per l'apertura del nuovo parcheggio multipiano dell'Aeroporto di Milano Linate, per la realizzazione di opere presso Ghedi iniziate ad inizio dell'esercizio 2015. Tale garanzia rientra nell'accordo tecnico che SEA ha sottoscritto il 4 giugno 2009 con il Ministero della Difesa e con l'ENAC nel quale viene stabilito che il Ministero della Difesa cede ad ENAC alcuni immobili demaniali non più di interesse militare situati a ridosso degli Aeroporti di Milano. SEA, avendo la necessità di utilizzare tali beni per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti, acquisisce la concessione in uso degli stessi fino al 2041 dietro la realizzazione di una serie di opere a favore del Ministero della Difesa, per un ammontare pari a Euro 25.900 migliaia, comprensivo dei

lavori a fronte della disponibilità dei terreni su Linate. Relativamente alle aree di Malpensa sono in corso trattative con il Ministero per la definizione dei terreni da cedere a SEA e delle relative opere che la stessa sarà chiamata a realizzare;

- fideiussione di Euro 2.000 migliaia a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- fideiussione di Euro 342 migliaia a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;
- Euro 402 migliaia per altre fideiussioni minori.

### 13. Passività potenziali e contenzioso

Si rimanda a quanto esposto nelle Note esplicative in relazione a contenziosi su partecipazioni (*Nota 6.4 e Nota 6.5*), crediti (*Nota 6.10*) e rischi operativi (*Nota 6.16*).

### 14. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2014 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

### 15. Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2014, SEA ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- devoluzione gratuita pari a Euro 7.479 migliaia, conseguente ad accordo commerciale, di un fabbricato adibito ad at-

tività di *catering* sito all'interno del sedime aeroportuale di Malpensa. Tale immobile è stato classificato nella voce patrimoniale "*Diritti sui beni in concessione*";

- trasferimento temporaneo del traffico di Orio al Serio a Malpensa, in seguito ai lavori di rifacimento della pista di Bergamo, con effetto positivo sul "Risultato operativo". Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- rilevazione di un indennizzo di Euro 5.631 migliaia a seguito della Sentenza n. 12778/2013 del Tribunale di Milano con la quale l'Agenzia delle Dogane è stata condannata nell'ambito del contenzioso relativo all'occupazione degli spazi siti nel sedime aeroportuale di Linate e Malpensa. In attesa della completa definizione della controversia, la Società a fini prudenziali, ha rilevato tale incasso tra gli acconti nella voce patrimoniale "Debiti commerciali";
- rilevazione dell'incasso di Euro 2.079 migliaia conseguente la restituzione di quanto liquidato nel 2009 a Quintavalle – Cascina Tre Pini, a seguito della positiva definizione della controversia. Per i dettagli si rimanda a quanto riportato nella *Nota 7.7*; tale provento è stato contabilizzato quale scioglimento nella voce "Accantonamenti e svalutazioni".

### 16. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2014

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione  
Pietro Modiano*

## RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI SULL'ATTIVITÀ SVOLTA NEL CORSO DELL'ESERCIZIO CHIUSO IL 31.12.2014 SEA – SOCIETÀ ESERCIZI AEROPORTUALI SPA. ai sensi dell'art 2429, secondo comma, del Codice Civile

Signori Azionisti,

come richiesto dall'art. 2429, secondo comma, cod. civ., il Collegio sindacale riferisce all'Assemblea le attività di vigilanza che nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 ha svolto, in adempimento degli obblighi posti a suo carico dalla legge, sull'osservanza della Legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, sull'adeguatezza e sul funzionamento della struttura organizzativa per gli aspetti di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema di controllo interno, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione, sulle modalità di concreta attuazione delle regole di governo societario.

Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente Relazione è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 24 giugno 2013 in conformità a quanto previsto dallo Statuto e rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2015.

Parimenti si specifica che, per quanto attiene all'incarico per la revisione legale dei conti, con delibera dell'Assemblea ordinaria degli azionisti del 24 giugno 2013, lo stesso è stato attribuito alla Società di revisione Deloitte & Touche S.p.A., ai sensi dell'art. 37 del D.Lgs. n. 39 del 27.01.2010 per il triennio 2013-2015.

Per quanto riguarda il controllo legale dei conti, Vi rimandiamo, in ogni caso, alla relazione della Società di revisione trasmessa in data 14 aprile 2015.

### 1. Attività svolta

La nostra attività nel corso dell'esercizio è stata ispirata alle norme di legge ed alle norme di comportamento del Collegio sindacale raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Durante l'esercizio 2014 il Collegio Sindacale, nell'ambito del mandato svolto, ha partecipato alle riunioni del Consiglio di Amministrazione ed alla Assemblea degli Azionisti e constatato il rispetto delle norme di legge e di statuto, anche per

quanto riguarda il corretto esercizio delle deleghe conferite agli amministratori.

Il Consiglio di Amministrazione si è riunito diciassette volte, per relazionare sull'attività svolta e per l'assunzione delle delibere di competenza; l'Assemblea degli azionisti si è riunita solo una volta nella data del 7 maggio 2014 sia in sede ordinaria che in sede straordinaria.

Questo Collegio Sindacale ha partecipato a tutte le riunioni del Consiglio di Amministrazione e, in particolare, nel corso di tali riunioni dell'Organo Amministrativo, sono state fornite dagli Organi Delegati periodiche e tempestive informazioni sulla gestione e sui principali avvenimenti ordinari e straordinari posti in essere, anche tramite società controllate, che ci hanno consentito di riscontrare che la gestione si è svolta nell'ambito dell'oggetto sociale; in particolare, l'iter decisionale adottato dal Consiglio di Amministrazione ci è apparso correttamente ispirato al rispetto del principio dell'agire informato. Tale impostazione di piena ed esaustiva informazione, anche dalla lettura della documentazione societaria in merito alle precedenti adunanze del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, appare iter positivamente radicato nel format procedurale dell'azienda che è volto alla totale trasparenza sugli aspetti gestionali di principale spessore e portata.

Il Collegio sindacale si è riunito nel corso dell'esercizio otto volte per l'espletamento delle verifiche periodiche; nelle verifiche effettuate dallo scrivente Collegio consta che nel corso delle stesse vi è stato un periodico scambio di informazioni con i responsabili delle funzioni aziendali e con la Società di revisione; si specifica inoltre che dalle riunioni avute in corso di mandato non sono emersi rilievi sostanziali sulla gestione aziendale, né sugli aspetti relativi ai conflitti di interesse.

Abbiamo mantenuto un costante ed adeguato collegamento con la funzione di *Internal Audit* ed abbiamo verificato che essa risponde ai richiesti requisiti di competenza, autonomia e indipendenza; abbiamo inoltre constatato che vi sono stati tra tutti gli organi e le funzioni a cui è attribuita una funzione di controllo, sia adeguata collaborazione, sia scambio di ogni informazione utile all'espletamento dei rispettivi compiti. Vi

è stato inoltre uno scambio di reciproche informazioni con i Collegi sindacali delle principali società controllate e collegate oggetto di consolidamento integrale.

In particolare:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- il Collegio Sindacale ha partecipato all'Assemblea degli azionisti ed alle adunanze del Consiglio di Amministrazione ed ha constatato che esse si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento; possiamo inoltre ragionevolmente assicurare la conformità alla legge e allo statuto sociale di quanto deliberato;
- abbiamo apprezzato l'operato dell'organo amministrativo come non manifestamente imprudente o azzardato, né in potenziale conflitto di interesse o tale da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- abbiamo ottenuto dagli Amministratori, durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate e possiamo ragionevolmente assicurare, sulla base dei presidi posti in essere, che le operazioni effettuate dalla Società, sono conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;
- la Società non ha effettuato, a nostra conoscenza, operazioni atipiche o inusuali con società del Gruppo, parti correlate o terzi; le operazioni effettuate con società del Gruppo SEA sono operazioni di natura commerciale o finanziaria, effettuate nel rispetto delle procedure adottate dal Consiglio di Amministrazione che ne ha valutato la congruità e la rispondenza ad un effettivo interesse sociale;
- abbiamo approfondito la conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili della funzione organizzativa; al riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo vigilato sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema di controllo interno, inteso come insieme di attività che hanno il compito di verificare che vengano effettivamente rispettate le procedure interne, sia operative sia amministrative, adottate al fine di garantire la salvaguardia del patrimonio aziendale, la corretta ed efficiente gestione, nonché l'identificazione, la prevenzione e la gestione dei rischi di natura finanziaria e operativa nonché dei rischi

aziendali, attraverso un costante monitoraggio dei rischi e la corretta gestione degli stessi; tale attività si è svolta anche attraverso il confronto con la Società di revisione;

- abbiamo approfondito la conoscenza e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile della Società, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo, al fine di verificare se fosse tale da consentire una rappresentazione veritiera e corretta in bilancio dei fatti della gestione; in tale contesto, abbiamo operato chiedendo ed ottenendo ogni necessaria informazione dai responsabili delle rispettive funzioni, eseguendo quindi ogni verifica ritenuta necessaria mediante l'esame diretto di documenti aziendali. Abbiamo periodicamente vigilato sul corretto funzionamento del sistema in essere attraverso incontri sia con il CFRO di Gruppo, sia direttamente con i singoli Direttori delle aree Amministrazione Fiscale e Credit Management; Finanza Risk Management e Investor Relations; Pianificazione e Controllo, ed a tal riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo mantenuto un costante scambio di informazioni con la Società di revisione Deloitte & Touche S.p.A., incaricata del controllo legale dei conti, e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione;
- il Collegio Sindacale ha partecipato alle riunioni del Comitato Controllo e Rischi Gruppo SEA, del Comitato Etico e del Comitato per la Remunerazione, che si sono svolte nel corso dell'esercizio;
- il Collegio Sindacale ha esaminato le relazioni trimestrali e annuale 2014 ed il piano delle verifiche 2014, predisposto dalla direzione *Internal Audit*, con la quale il Collegio ha mantenuto costanti scambi di informazioni;
- Vi informiamo che nel corso dell'esercizio 2014 non sono pervenute denunce al Collegio sindacale ex art. 2408 c.c., e che nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emerse omissioni, né ulteriori fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

La revisione legale del bilancio d'esercizio al 31.12.2014 è stata eseguita dalla Società Deloitte & Touche S.p.A., la quale nella propria relazione del 14 aprile 2015, redatta ai sensi degli artt. 14 e 16 del D.Lgs. n. 39 del 27.01.2010, ha espresso giudizio positivo sul bilancio medesimo nonché il seguente richiamo di informativa che riteniamo rilevante:

*"Per una migliore comprensione del bilancio separato si rimanda alla relazione sulla gestione, ed in particolare al paragrafo "Fattori di rischio del Gruppo SEA – Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla*

*Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling”, nonché alla nota 6.4 “Partecipazioni in società controllate e collegate” delle note esplicative per le considerazioni svolte dagli Amministratori (i) sullo stato delle iniziative giudiziali e stragiudiziali in essere con la Commissione Europea in relazione alla procedura di indagine concernente gli asseriti aiuti di stato concessi a favore di Sea Handling S.p.A., con particolare riferimento alla messa in liquidazione della partecipata ed alle evoluzioni determinate dalla Decisione del 9 luglio 2014 della Commissione Europea, resa pubblica il 6 febbraio 2015 e (ii) sui presupposti per ritenere che, per effetto della attribuzione della partecipazione Airport Handling S.r.l. al Trust “Milan Airport Handling Trust”, sia venuto meno il controllo da parte della Società su detta entità, conformemente agli impegni assunti con la Commissione Europea nel contesto delle negoziazioni giudiziali e stragiudiziali soprammenzionate.”*

Relativamente ai criteri di valutazione seguiti nell'apprezzamento delle componenti del bilancio in esame, con riguardo agli elementi nello Stato Patrimoniale e nel Conto Economico, Vi rimandiamo a quanto in proposito riferito dalla Società di revisione nella propria relazione.

La Nota Integrativa riporta l'entità degli incarichi conferiti alla Società di revisione incaricata; per l'anno 2014, i compensi per l'attività di revisione legale dei conti del bilancio d'esercizio SEA S.p.A. e del consolidato del Gruppo SEA sono stati pari a € 292.000. Dalle informazioni assunte risulta che nel corso dell'esercizio non sono stati conferiti alla Società di revisione o a soggetti appartenenti alla sua “rete” altri incarichi, in aggiunta a quelli attinenti la revisione legale dei conti del bilancio della Società e delle sue controllate.

A seguito del coinvolgimento del Collegio Sindacale nella valutazione dell'indipendenza della Società di revisione non sono emersi aspetti critici da segnalare.

### Operazioni significative

Il Consiglio di Amministrazione, nella Relazione sulla Gestione, ha fornito dettagliate indicazioni sulle operazioni significative dell'esercizio 2014; tra le altre di seguito riportiamo:

- **SEA Handling – Scioglimento anticipato e nomina di un liquidatore**

L'assemblea straordinaria dei soci della controllata SEA Handling del 9 giugno 2014 ha:

- deliberato di sciogliere anticipatamente la Società e di porla in liquidazione con decorrenza dal 1° luglio 2014, autorizzando anche l'eventuale esercizio provvisorio dell'impresa in data successiva al primo luglio, per il minimo periodo necessario (l'esercizio provvisorio è stato conferma-

to nell'assemblea di SEA Handling in liquidazione del 30 luglio 2014 per il periodo 1 luglio-31 agosto 2014);

- di affidare le operazioni liquidatorie ad un unico liquidatore nominato nella persona del Prof. Marco Reboa.

- **SEA – Costituzione Milan Airport Handling Trust Atto di dotazione di Trust**

In data 30 giugno 2014 il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA ha deliberato la costituzione del Trust di scopo, denominato “Milan Airport Handling Trust” regolato dalla legge di Jersey, Isole del Canale a cui verranno conferite il 100% delle quote di Airport Handling.

L'istituzione del Trust, principale elemento a garanzia della discontinuità economica, è stata concepita secondo forme e modalità tali da escludere qualsiasi forma di controllo di SEA su Airport Handling e continuità tra SEA Handling e la stessa Airport Handling.

Trustee del Trust è stata nominata “Crowe Horwath Trustee Services It srl”, società costituita ad hoc ed in possesso dei requisiti di assoluta indipendenza tanto rispetto a SEA, quanto rispetto ad ogni impresa facente capo al gruppo SEA nel suo complesso.

Scopo del Trust è la realizzazione di procedure volte a confermare e ad assicurare l'attuazione della Discontinuità economica nonché permettere l'ingresso di terzi, privati ed indipendenti, nel capitale della società in misura non inferiore al 30%. In data 27 agosto 2014 l'Assemblea dei soci di Airport Handling ha deliberato:

- l'aumento del capitale sociale a Euro 5 milioni, a pagamento in denaro, in sottoscrizione all'unico socio SEA;
- la conseguente modifica dello Statuto Sociale.

Nella medesima data del 27 agosto 2014, in attuazione di quanto previsto nell'atto istitutivo del Trust, SEA, in qualità di unico socio di Airport Handling, con la sottoscrizione dell'Atto di Dotazione di Trust, ha trasferito al Trust di scopo “Milan Airport Handling Trust” l'intera partecipazione.

Sempre in data 27 agosto 2014, una seconda assemblea dei soci riunitasi ha deliberato:

- la trasformazione della società da S.r.l. in S.p.A. nonché la conseguente adozione del nuovo statuto sociale;
- il rinnovo delle cariche sociali della Società che rimarranno in carica per tre esercizi fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2016;
- l'emissione di 20.000 SFP (Strumenti Finanziari Partecipativi) da sottoscrivere integralmente a cura di SEA, del valore di Euro 1.000 ciascuno, sottoscritti da SEA SpA con assenso dell'azionista unico Milan Airport Handling

Trust. Tali SFP hanno caratteristica di *equity* (quindi non soggetti ad alcun obbligo di restituzione dell'apporto effettuato da SEA), privi di diritti amministrativi ma assimilabili ad azioni dal punto di vista dei diritti patrimoniali; in particolare tali SFP danno diritto agli utili, alle riserve e alle altre poste patrimoniali, anche in sede di liquidazione della società.

Si segnala che la riserva denominata "riserva apporto Strumento Finanziario Partecipativo" a fronte dell'apporto effettuato da SEA con la sottoscrizione degli SFP, è idonea al rispetto dei requisiti di patrimonializzazione previsti dall'art. 13 D.Lgs. 18/1999 per lo svolgimento dell'attività della società. In data 28 agosto SEA ha provveduto al corrispondente versamento per Euro 20 milioni.

- **Ridefinizione della struttura dell'indebitamento finanziario di Gruppo**

Nel corso del 2014 il Gruppo SEA ha finalizzato la ridefinizione della propria struttura di indebitamento finanziario mediante (i) l'emissione di un Bond, quotato sul mercato ufficiale irlandese, per Euro 300 milioni, (ii) la sottoscrizione di linee di credito irrevocabili per un controvalore di Euro 260 milioni, di cui a) Euro 120 milioni di linea *revolving* ("Linea RCF") disponibili sino ad aprile 2019 e b) Euro 140 milioni relativi ad un nuovo finanziamento BEI ("Nuovo Prestito BEI") il cui utilizzo in *tranches* è previsto entro dicembre 2017, per durate comprese tra i 15 e i 20 anni.

La nuova struttura di indebitamento finanziario consente di raggiungere i seguenti obiettivi:

- garantire al Gruppo SEA la disponibilità di linee di credito in grado di rafforzare la copertura dei fabbisogni finanziari dei prossimi anni;
- allungare i tempi di scadenza dell'indebitamento finanziario, minimizzando i relativi costi di raccolta;
- assicurare la copertura degli impegni finanziari del Gruppo SEA particolarmente significativi nel corso del biennio 2014-2015. In tale periodo, secondo la struttura di indebitamento finanziario precedente all'operazione di ridefinizione dello stesso, erano previsti in scadenza oltre Euro 213 milioni di finanziamenti di medio termine, a cui aggiungere il rifinanziamento di quasi Euro 73 milioni di linee a vista (aperto a fine 2013) e di ulteriori Euro 100 milioni di linee *committed*, non utilizzate e in scadenza entro il 2016;
- consentire un'elevata flessibilità finanziaria al Gruppo SEA ricorrendo a modalità di raccolta in linea con la migliore *market practice* in atto in Europa, e a costi particolarmente bassi in relazione alla durata del corrispondente debito.

Si segnala che al 31 dicembre 2014, a seguito dell'operazione obbligazionaria, è già stato rimborsato circa il 70% dei finanziamenti in scadenza nel 2014/2015 (Euro 150 milioni) e delle linee *uncommitted* utilizzate a fine 2013 (oltre Euro 52 milioni); inoltre sono state cancellate le linee di credito *committed* di prossima scadenza, sostituite dalla Linea RCF sottoscritta in aprile e dal Nuovo Prestito BEI sottoscritto in dicembre.

Il prestito obbligazionario emesso da SEA il 17 aprile 2014, denominato "SEA 3<sup>1</sup>/<sub>8</sub> 2014-2021", rappresenta, ad oggi, una delle migliori emissioni di un soggetto italiano *non rated* ufficialmente, riuscendo a garantire al Gruppo un finanziamento a 7 anni al costo fisso annuale del 3,125% (+183,5 *basis point* sul *mid swap* di periodo), riscuotendo notevolissimo successo, evidenziato da una domanda dei sottoscrittori superiore di quasi quattro volte l'offerta.

Dall'emissione, il titolo ha registrato un andamento costantemente sopra la pari, toccando a fine dicembre 2014 un prezzo di 102,51, corrispondente ad un rendimento effettivo del 2,68%.

- **Collegamento ferroviario Terminal 1 / Terminal 2 di Malpensa**

Nel mese di settembre 2014 sono iniziati i lavori per la realizzazione del collegamento ferroviario fra i due Terminal di Malpensa, che consentirà il raggiungimento diretto anche da Milano verso il Terminal 2 di Malpensa. Il cantiere aperto per la realizzazione della ferrovia è gestito dal Gruppo Ferrovie Nord Milano, che svolge anche la funzione di coordinatore dell'opera nel suo complesso. Il cantiere della stazione ferroviaria del Terminal è gestito da SEA.

L'allungamento del tratto ferroviario, che attualmente unisce Milano al Terminal 1, sarà di 3,6 chilometri complessivi fino al Terminal 2 e comprensivo della nuova stazione ferroviaria, di un parcheggio multipiano e di un collegamento pedonale.

Il Terminal 2 entrerà così a far parte di un *network* di collegamento intermodale aria/ferro, assicurando un livello elevato di servizio per quanto riguarda l'accessibilità anche al segmento dei voli "*low cost*". Il collegamento Terminal 1 – Terminal 2 infatti costituisce la prima ed indispensabile fase di un progetto globale di "accessibilità da Nord a Malpensa" che permetterà di estendere ulteriormente la "*catchment area*" dell'aeroporto.

Relativamente al co-finanziamento deciso nel 2013 dall'Unione Europea per il progetto, si segnala che in giugno 2014 il Gruppo SEA ha incassato la prima *tranche* di tali contributi a fondo perduto pari a Euro 3,7 milioni.

- D.M. 1 ottobre 2014 (c.d. Decreto "Lupi"): E' stato pubblicato in GURI n.237 del 11.10.2014 il Decreto del 1.10.2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti concernente la ripartizione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese, che apporta alcune modifiche alla precedente normativa di riferimento per favorire l'accesso a Milano in vista di EXPO 2015: i vettori comunitari possono effettuare collegamenti aerei "point to point" con aeromobili di tipo narrow body tra Linate e le altre città europee (non solo capitali) nel limite della capacità massima dell'aeroporto di Linate (invariata a 18 mov./h). Il decreto si applica a partire dalla stagione di traffico invernale 2014-2015.
- In tema di risorse umane si segnala che nel corso dell'esercizio 2014, come già accennato nella precedente Relazione del Collegio Sindacale, è stato introdotto il Contratto di Solidarietà e l'applicazione di tale strumento da parte delle funzioni aziendali, (lo staff) è avvenuta in maniera mirata in quanto la gestione delle ore di Solidarietà è stata programmata in ragione dei carichi di lavoro. Per tale ammortizzatore le ore complessivamente effettuate ammontano a circa 121 mila.

### Attività di Direzione e Coordinamento

La Società non è soggetta alla Direzione e Coordinamento da parte del Socio Comune di Milano, ai sensi degli artt. 2497 cod. civ. e seguenti, mentre esercita la Direzione ed il Coordinamento, sempre ai sensi e per gli effetti degli artt. 2497 cod. civ. e seguenti, sulle società controllate al 100% SEA Handling S.p.A. in liquidazione e SEA Energia S.p.A. nonché su SEA Prime S.p.A. (già Ali Trasporti Aerei ATA S.p.A.), detenuta al 98,34%, e sulla di cui controllata al 100% Prime Aviation Services S.p.A. (già ATA Ali Servizi S.p.A.).

Durante l'esercizio 2014 non risultano essere stati attribuiti al Consiglio di Amministrazione compensi in misura superiore a quella prevista dall'art. 1, commi 725 e seguenti, della Legge n. 296/2006, sia per i consiglieri di nomina pubblica che per quelli di nomina privata.

Nel corso dell'esercizio il Collegio Sindacale non ha ricevuto richieste per il rilascio di pareri e non ha dovuto rilasciare pareri in forza di specifica normativa.

Abbiamo rilevato che la Società, nel corso dell'esercizio 2014:

- ha mantenuto il sistema di *Corporate Governance* introdotto dal 2003, ispirato alle raccomandazioni del "Codice di Autodisciplina delle società quotate", ancorché trattasi di un adempimento non obbligatorio, avvalendosi di un Comitato Controllo e Rischi di Gruppo, del Comitato Etico, del Comitato per la Remunerazione. Dal particolare impulso che avviene nei singoli Comitati finalizzati all'analisi della possibi-

le ottimizzazione di singole procedure ed ai quali partecipa periodicamente il Collegio Sindacale per tramite dei propri componenti, si segnala quale punto di particolare interesse nell'ambito del Comitato Controllo e Rischi di Gruppo l'avvenuta predisposizione e definizione della "Procedura per le Operazioni con Parti Correlate", già richiamata nel suo itinere nella Relazione del Collegio Sindacale dello scorso esercizio, che è stata quindi sottoposta ed approvata dal Consiglio di amministrazione nelle riunioni del 18.12.2014 e 29.01.2015.

- ha mantenuto l'adozione di un Codice Etico che definisce i valori etici e morali della Società, indicando le linee di comportamento da tenere da parte del personale, dei componenti degli organi sociali nei rapporti aziendali e in quelli esterni; anche al fine di ribadire che, nello svolgimento della propria attività, la Società si ispira a criteri di trasparenza e correttezza, nel rispetto della legge e degli interessi della collettività. Il Codice Etico, aggiornato nella Seconda Edizione dal Consiglio di Amministrazione in data 23 agosto 2011, nel corso del 2012 è stato adeguato alle "best practices" mentre, in data 25 settembre 2014, SEA ha approvato la Terza Edizione (in vigore) aggiornata con particolare riferimento alle previsioni della L.190/2012 in materia di contrasto e prevenzione della corruzione ed alle segnalazioni al Comitato Etico, anche in forma anonima.
- La Società ha altresì nominato un "Comitato Etico" che promuove la divulgazione e vigila sull'osservanza del Codice Etico, composto da un consigliere di amministrazione di SEA e dai responsabili delle funzioni aziendali "Direzione Risorse Umane (HR) e Organizzazione", "Legal and Corporate Affairs" e "Auditing".
- La società ha individuato, con decorrenza dal 31 gennaio 2014, il proprio Referente per l'Anticorruzione – anche membro del Comitato Etico – ai sensi della Legge 6 novembre 2012 n. 190.
- ha proseguito in tema di Gestione ambientale tutte le attività programmate e, in presenza della certificazione ISO14001 già raggiunta nel 2006 e della certificazione ISO50001 ottenuta nel 2013, il sistema è in corso di progressivo consolidamento. Uno dei risultati dell'azione di analisi e degli interventi conseguenti è anche stato, come si legge nei dati informativi al Bilancio, l'ottenimento di un numero significativo di certificati di efficienza energetica.
- ha mantenuto ed aggiornato ai sensi del D. Lgs n. 231/2001, il "Modello di Organizzazione e Gestione", approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 18.12.2003 e successivamente aggiornato ai reati via via inclusi nel Decreto, sino all'introduzione del reato di "Adescamento di minorenni" di cui all'art. 609 *undecies* c.p. – nell'art. 25 *quinquies* del D.Lgs.

231/01 – e la modifica dell'art. 416 *ter* c.p. "Scambio elettorale politico-mafioso – nell'art. 24 *ter* del D. Lgs. 231/01 –. Il Modello così aggiornato a tutti i reati introdotti al 31/12/2014 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 29 maggio 2014 (VIII edizione). In relazione al reato di cui all'art.648-ter1.c.p. (c.d. Autoriciclaggio) di cui alla legge 15 dicembre 2014 n. 186, in vigore dal 01 gennaio 2015, la società ha provveduto all'ulteriore aggiornamento del Modello nei primi mesi del 2015. Il controllo circa l'effettività e l'adeguatezza del "Modello di Organizzazione e Gestione" è affidato all'Organismo di Vigilanza, istituito ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001; nel corso degli incontri intervenuti nel 2014 tra il Collegio e l'Organismo di Vigilanza, non sono state segnalate violazioni al "Modello di Organizzazione e Gestione".

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2014, in merito al quale riferiamo quanto segue.

## 2. Progetto di Bilancio d'esercizio al 31.12.2014

Il progetto di Bilancio della Vostra Società, relativo all'esercizio 2014 presenta un utile netto di € 56.382.402 a fronte di un utile netto di € 52.182.470 dell'esercizio precedente, espresso in conformità ai principi contabili internazionali.

Non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura ed a tal riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire. La relazione del Consiglio di Amministrazione sull'andamento della gestione al 31 dicembre 2014 è esaustiva e completa per le finalità di legge: nella stessa sono indicati i fattori principali che hanno caratterizzato l'esercizio; essa risulta esauriente sotto il profilo delle informazioni relative all'attività operativa e di sviluppo della Società, delle strategie e dei rapporti, nonché della descrizione dei principali rischi e delle incertezze cui la Società è esposta e reca indicazioni degli elementi che possono incidere sull'evoluzione della gestione.

L'esame della Relazione sulla Gestione ne ha inoltre evidenziato la congruenza con i dati di bilancio, come risulta anche dalla Relazione della Società di revisione Deloitte & Touche S.p.A.

La Società si è avvalsa della opzione, offerta dal D. Lgs. n. 38 del 28/02/2005, di applicazione dei principi IFRS per la redazione dei bilanci d'esercizio inclusi nei bilanci consolidati redatti in accordo con gli IFRS, a partire dal bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2011.

Con riferimento alla società controllata al 100% SEA Handling in liquidazione S.p.A., per la quale si ricorda, è stata effettuata già nell'esercizio 2012 un'integrale svalutazione dell'importo di € 23.544 migliaia sulla base delle risultanze del test d'*impairment* eseguito ai sensi dello IAS 36, si segnala che nell'esercizio in esame gli oneri da partecipazione, come dettagliato alla nota 7.10 *Proventi e oneri da partecipazioni* delle Note Esplicative al Bilancio Separato, sono principalmente costituiti da Euro 21.026 migliaia dovuti ai versamenti in conto capitale effettuati a favore di SEA Handling in liquidazione S.p.A. a fronte delle obbligazioni derivanti dalla liquidazione in *bonis* della controllata.

In merito all'articolata vicenda sottostante agli effetti economici e patrimoniali, completamente condivisi, relativi alla controllata SEA Handling in liquidazione S.p.A. questo Collegio rimanda alla completa, esaustiva ed ampia trattazione fornita alla nota 6.4 *Partecipazioni in società controllate e collegate* delle Note Esplicative al Bilancio Separato in corso di approvazione e così agli altri numerosi richiami contenuti nei fascicoli del Bilancio in approvazione.

Ad ogni buon conto e visto sia la consistenza che la rilevanza da un punto di vista aziendale, societario e, non ultimo, sociale del possibile esito e delle possibili decisioni in merito alla procedura di indagine dinanzi alla Commissione Europea e la decisione del 19.12.2012 concernente gli asseriti "aiuti di Stato" a favore di SEA Handling SpA, per una migliore comprensione del bilancio d'esercizio e seppur constatato che la rappresentazione pro-tempore alla data di chiusura del Progetto di Bilancio appare adeguata e corretta così come convenuto anche con la società di revisione, il Collegio Sindacale richiama l'attenzione sugli elementi che ritiene evolutivi rispetto a quanto occorso in precedenza, riportando di seguito l'esposizione della nota esplicativa 6.7 *Altre attività finanziarie non correnti*, in particolare ed anche per la condivisa interpretazione della circostanza di deconsolidamento determinata ai sensi dell'IFRS 10 di Airport Handling Srl che, per tale motivo e nel Bilancio Separato di SEA SpA, accoglie integralmente i versamenti in conto capitale effettuati a favore di Airport Handling Srl:

*"Il saldo della voce "Altre attività finanziarie non correnti" si riferisce ai versamenti in conto capitale effettuati a favore di Airport Handling al netto delle svalutazioni effettuate nell'esercizio 2013 e 2014 per complessivi Euro 1.034 migliaia. Si ricorda che la società è stata costituita il 9 settembre 2013 con un capitale sociale di Euro 10 migliaia versato interamente dall'unico socio SEA il 27 settembre 2013. In data 30 ottobre 2013, l'Assemblea Straordinaria di Airport Handling aveva deliberato di aumentare il capitale sociale fino ad un massimo di Euro 90 migliaia, da offrire in opzione al socio SEA, aumento interamente sottoscritto con versamenti effettuati nel mese di novembre 2013 e di febbraio 2014.*

In data 3 aprile 2014, l'Assemblea Ordinaria della società Airport Handling (costituita il 9 settembre 2013) ha deliberato di aumentare il capitale sociale fino a un massimo di Euro 2.500 migliaia da offrire in opzione al socio SEA. La prima tranche di Euro 500 migliaia è stata sottoscritta in assemblea e versata contestualmente dal socio SEA. Le due tranche successive sono state versate da SEA a giugno (Euro 710 migliaia) e luglio 2014 (Euro 1.290 migliaia) su richiesta del Consiglio di Amministrazione di Airport Handling.

In data 30 giugno 2014 il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA ha deliberato la costituzione del Trust, denominato "Milan Airport Handling Trust", regolato dalla legge di Jersey, Isole del Canale, allo scopo di adottare ogni miglior procedura per attuare la discontinuità con l'attività di handling, precedentemente svolta da SEA Handling SpA, ai termini e alle condizioni previsti nell'atto istitutivo del Milan Airport Handling Trust.

In data 27 agosto 2014 l'Assemblea ordinaria della controllata Airport Handling Srl ha deliberato l'aumento di capitale sociale ad Euro 5.000 migliaia, mediante l'utilizzo di versamenti in conto futuro aumento di capitale. In pari data, SEA socio unico di Airport Handling, con la sottoscrizione dell'Atto di Dotazione di Trust ha trasferito al Trust di scopo "Milan Airport Handling Trust": (i) l'intera partecipazione di nominali Euro 5.000 migliaia, (ii) ogni diritto alla medesima spettante in dipendenza dell'aumento di capitale di Airport Handling. Il tutto senza corrispettivo alcuno e in attuazione di quanto previsto nell'atto istitutivo del Trust.

Successivamente a tale trasferimento di proprietà, in data 27 agosto 2014, è avvenuta la trasformazione di Airport Handling Srl in Società per Azioni, con nomina dei nuovi organi sociali ed emissione di n. 20.000 Strumenti Finanziari Partecipativi (SFP), del valore di Euro 1 migliaia ciascuno, sottoscritti da SEA SpA con assenso dell'azionista unico Milan Airport Handling Trust.

Tali SFP hanno caratteristica di equity (quindi non soggetti ad alcun obbligo di restituzione dell'apporto effettuato da SEA), privi di diritti amministrativi ma assimilabili ad azioni dal punto di vista dei diritti patrimoniali; in particolare tali SFP danno diritti agli utili e alle riserve e alle altre poste patrimoniali, anche in sede di liquidazione della società.

Si segnala che la riserva denominata "riserva apporto Strumento Finanziario Partecipativo" a fronte dell'apporto effettuato da SEA con la sottoscrizione degli SFP, è idonea al rispetto dei requisiti di patrimonializzazione previsti dall'art.13 D.Lgs. 18/1999 per lo svolgimento dell'attività della società."

Preso atto di quanto sopra, il Collegio Sindacale, concordando con l'impostazione tecnica recepita nel Progetto di Bilancio chiuso al 31 dicembre 2014, condivide con gli Amministratori sia l'impegno nella prosecuzione del dialogo con la Commissione Europea sia l'avvenuta individuazione delle misure alternative,

rispetto al recupero monetario dell'aiuto, di attuazione della decisione.

Il Collegio sindacale esprime altresì agli Amministratori apprezzamento per il costante capillare monitoraggio dell'evolversi della vicenda, che condivide, con particolare invito nella prosecuzione di tale attività, al fine di prendere tempestivamente, ove si renda necessario, ogni più opportuno provvedimento.

Il Consiglio di Amministrazione Vi ha ampiamente illustrato le singole voci del bilancio, le variazioni intervenute rispetto all'esercizio precedente e le relative motivazioni, nonché i criteri di valutazione e i principi contabili adottati, che risultano conformi agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

L'Organo Amministrativo ha ottemperato a quanto disposto dall'art. 10, primo comma, della Legge 19 marzo 1983, n 72 ed ha altresì indicato la composizione delle riserve e dei fondi iscritti in bilancio.

Per quanto a nostra conoscenza e per quanto esposto, gli Amministratori, nella redazione del Bilancio, non hanno derogato alle norme ai sensi dell'art. 2423, quarto comma, cod. civ.

Abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo.

### 3. Conclusioni

In relazione a quanto esposto, in base ai controlli effettuati direttamente, alle informazioni scambiate con la Società di revisione e preso altresì atto della relazione rilasciata dalla stessa in data 14 aprile 2015, che esprime un giudizio senza rilievi sul bilancio d'esercizio, un giudizio di coerenza della Relazione sulla Gestione con i dati di bilancio e un richiamo di informativa, risultanze contenute nella richiamata relazione ex artt. 14 e 16 del D.Lgs. 39/2010 accompagnatoria del bilancio medesimo, il Collegio non ha obiezioni da formulare all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2014, così come redatto dagli Amministratori.

Milano, 14 aprile 2015

#### IL COLLEGIO SINDACALE

Rita Cicchiello	(Presidente)
Andrea Galli	(Sindaco Effettivo)
Paolo Giovanelli	(Sindaco Effettivo)
Antonio Passantino	(Sindaco Effettivo)
Ezio Simonelli	(Sindaco Effettivo)

## RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE DEL BILANCIO SEPARATO



Deloitte & Touche S.p.A.  
Via Tortona, 25  
20144 Milano  
Italia  
Tel: +39 02 83322111  
Fax: +39 02 83322112  
www.deloitte.it

### RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DEGLI ARTT. 14 E 16 DEL D. LGS. 27.1.2010, N. 39

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

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio separato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria, del conto economico, del conto economico complessivo e del prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. (nel seguito anche la “Società”) chiuso al 31 dicembre 2014. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall’Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell’art. 9 del D.Lgs. N. 38/2005 compete agli Amministratori di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.. E’ nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio separato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l’esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell’adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l’espressione del nostro giudizio professionale.

Il bilancio separato presenta ai fini comparativi i dati dell’esercizio precedente e la situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2013 sui quali avevamo emesso la relazione di revisione in data 15 aprile 2014. Come illustrato nelle note esplicative, gli Amministratori hanno modificato gli schemi del conto economico complessivo adottando due distinti schemi ovvero conto economico e conto economico complessivo. Le modalità di rideterminazione dei dati comparativi e la relativa informativa presentata nelle note esplicative, sono state da noi esaminate ai fini dell’espressione del giudizio sul bilancio separato chiuso al 31 dicembre 2014.

3. A nostro giudizio, il bilancio separato di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2014 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall’Unione Europea, nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell’art. 9 del D.Lgs. n. 38/2005; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. per l’esercizio chiuso a tale data.

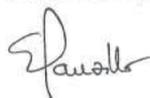
Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova  
Palermo Parma Roma Torino Treviso Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano - Capitale Sociale: Euro 10.026.220,00 i.v.  
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03649560166 - R.E.A. Milano n. 1726239  
Partita IVA: IT 03049560166

Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

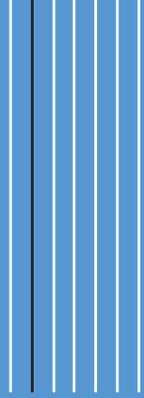
4. Per una migliore comprensione del bilancio separato si rimanda alla relazione sulla gestione, ed in particolare al paragrafo “Fattori di rischio del Gruppo SEA - Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling”, nonché alla nota 6.4 “Partecipazioni in società controllate e collegate” delle note esplicative per le considerazioni svolte dagli Amministratori (i) sullo stato delle iniziative giudiziali e stragiudiziali in essere con la Commissione Europea in relazione alla procedura di indagine concernente gli asseriti aiuti di stato concessi a favore di Sea Handling S.p.A., con particolare riferimento alla messa in liquidazione della partecipata ed alle evoluzioni determinate dalla Decisione del 9 luglio 2014 della Commissione Europea, resa pubblica il 6 febbraio 2015 e (ii) sui presupposti per ritenere che, per effetto della attribuzione della partecipazione Airport Handling S.r.l. al Trust “Milan Airport Handling Trust”, sia venuto meno il controllo da parte della Società su detta entità, conformemente agli impegni assunti con la Commissione Europea nel contesto delle negoziazioni giudiziali e stragiudiziali soprammenzionate.
5. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge e dai regolamenti compete agli Amministratori di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.. E’ di nostra competenza l’espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio separato di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2014.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Ernesto Lanzillo  
Socio

Milano, 14 aprile 2015



# GLOSSARIO





# GLOSSARIO

## ACCORDI BILATERALI

Accordi che disciplinano il traffico aereo fra due stati, per destinazioni esterne all'Unione europea, articolati secondo schemi fissi e ispirati al principio della reciprocità. Attraverso la stipula di un accordo bilaterale viene definita la capacità massima operabile (in termini di frequenze e posti offerti), il numero dei vettori ammessi a operare e i punti d'accesso (in termini di destinazioni operabili) dei rispettivi paesi.

## ACI

*Airports Council International*. Associazione internazionale dei gestori aeroportuali. La sede europea è a Bruxelles.

## AIRPORT CARBON ACCREDITATION

Certificazione promossa da ACI Europe con il supporto tecnico di *WSP Environmental* (società londinese leader nella consulenza su tematiche ambientali), che prevede l'attivazione di una serie di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> da parte dei gestori aeroportuali, degli operatori, degli aeromobili e dei soggetti che lavorano negli aeroporti.

## A-SMGCS

*Advanced Surface Movement Guidance and Control System*: sistema di guida luci al suolo in grado di portare in modo automatico gli aerei da un punto di ingresso prestabilito a un punto di attesa previsto per il decollo.

## AREA SCHENGEN

Area dell'aeroporto in cui sono operati i voli diretti verso i paesi che hanno aderito agli Accordi di Schengen, in cui sono stati aboliti i controlli sistematici delle persone alle frontiere.

Al 31.12.2014 i paesi aderenti agli accordi di Schengen sono: Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Italia, Portogallo, Spagna, Austria, Grecia, Danimarca, Finlandia, Svezia, Islanda, Norvegia, Slovenia, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Malta, Svizzera, Liechtenstein.

## CARTA DEI SERVIZI

Documento contenente le informazioni circa la qualità dei servizi offerti dai gestori aeroportuali e dalle compagnie aeree che ogni società di gestione deve predisporre sulla base di quanto stabilito nel D.P.C.M. 30 dicembre 1998 e nelle linee guida

indicate dall'ENAC con circolare del 2 maggio 2002 (Circolare ENAC APT-12).

## CERTIFICATI BIANCHI

I certificati bianchi, o più propriamente Titoli di Efficienza Energetica (TEE), sono titoli che certificano i risparmi energetici conseguiti da vari soggetti attraverso la realizzazione di specifici interventi (es. efficientamento energetico) e che valgono il riconoscimento di un contributo economico, rappresentando dunque un incentivo atto a ridurre il consumo energetico in relazione al bene distribuito.

## CERTIFICATI VERDI

Struttura di incentivazione all'utilizzo di fonti di energia rinnovabili costituita da titoli negoziabili rappresentativi di determinate quantità di emissioni di CO<sub>2</sub>. I certificati vengono quindi scambiati sul mercato dai produttori di energia elettrica in maniera da correggere gli squilibri in termini di emissioni autorizzate di anidride carbonica

## CIGS

Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria.

## DUAL TILL

Principio tariffario secondo il quale la misura dei diritti viene determinata tenendo conto unicamente delle attività *Aviation*, senza, pertanto, considerare le attività *Non Aviation*.

## EBITDA

*Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization*, equivalente al Margine Operativo Lordo (MOL).

Si calcola come differenza tra il totale ricavi e il totale costi operativi, comprensivi degli accantonamenti e svalutazioni, a eccezione dell'accantonamento al fondo ripristino e sostituzione.

## ENAC

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, istituito con D.Lgs. del 25 luglio 1997 n. 250. L'ENAC ha competenza in materia di regolazione dell'aviazione civile, di controllo e vigilanza sull'applicazione delle norme adottate, della disciplina degli aspetti amministrativo economici del sistema del trasporto aereo.

**FTE (FULL TIME EQUIVALENT)**

FTE calcola la media mensile di tutto il personale amministrato e distaccato, riproporzionandolo in base al nastro orario retribuito (*part-time*) e ai movimenti mensili di assunzione/cessazione.

**HDC (HEADCOUNT)**

HDC conteggia tutto il personale amministrato a fine periodo.

**HDE (HEADCOUNT EQUIVALENT)**

HDE calcola la media mensile di tutto il personale amministrato, riproporzionandolo in base al nastro orario retribuito (*part-time*) e ai movimenti mensili di assunzione/cessazione.

**HANDLER**

L'operatore che svolge servizi di *handling*, ossia tutte quelle attività di assistenza a terra ai vettori aerei disciplinate ed elencate nell'Allegato A del D.Lgs. n. 18 del 13 gennaio 1999 – che recepisce la Direttiva comunitaria 96/67/CE del 15 ottobre 1996 – quali le attività (i) di assistenza alle operazioni di volo in rampa (i servizi prestati in area *Airside*, fra cui imbarco/sbarco di passeggeri, bagagli e merci, bilanciamento del carico degli aeromobili, smistamento, movimentazione e riconcilio bagagli) e (ii) di assistenza ai passeggeri a terra (ossia i servizi prestati in area *Landside*, fra cui *Check-in* e *Lost&found*), nonché

(iii) di natura amministrativa, di caricamento a bordo di carburante (*refueller*) e pasti (*caterer*), manutenzione aeromobili, trattamento merci e posta.

**IATA**

*International Air Transport Association*. Organizzazione internazionale rappresentativa delle compagnie aeree internazionali.

**QUINTA LIBERTÀ**

Facoltà per il vettore di un paese (es. "A"), che vola da quel paese ("A") a un paese terzo (es. "B") e da qui in prosecuzione verso un ulteriore diverso paese (es. "C"), di effettuare trasporto di passeggeri e merci oltre che da "A" a "B" e da "A" a "C", anche tra "B" e "C", e pertanto tra due paesi diversi dal proprio.

**SLOT**

Permesso, dato a un vettore, di utilizzare l'intera gamma di infrastrutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo, in un aeroporto coordinato, a una data e un orario specifici assegnati allo stesso vettore al fine dell'atterraggio e del decollo.

**VETTORE ALL CARGO**

Compagnia aerea i cui aeromobili trasportano esclusivamente merci.

SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali  
Aeroporto Milano Linate – 20090 Segrate, Milano  
Codice fiscale e iscrizione al Registro Imprese di Milano n. 00826040156  
REA di Milano n. 472807 – Capitale sociale Euro 27.500.000 i.v.  
[www.seamilano.eu](http://www.seamilano.eu)

