



Milan
Airports

**RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2022**



SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali
Aeroporto Milano Linate – 20054 Segrate, Milano
Codice fiscale e iscrizione al Registro Imprese di Milano n. 00826040156
REA di Milano n. 472807 – Capitale sociale Euro 27.500.000 i.v.

www.seamilano.eu

SOMMARIO

Dati di sintesi e informazioni generali	4
Il Gruppo SEA	5
Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società	6
Organi sociali	8
Principali dati economico finanziari al 31 dicembre 2022 e altri indicatori	9
Relazione sulla gestione 2022	11
Eventi di rilievo dell'esercizio 2022	12
Quadro economico di riferimento	16
Quadro normativo e regolamentare di riferimento	20
Climate Change	23
Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari	26
Principali dati di traffico del Sistema Aeroportuale di Milano	26
Conto economico	33
Stato patrimoniale riclassificato	38
Indebitamento finanziario netto	40
Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA	40
Indicatori Alternativi di Performance	41
Investimenti del Gruppo SEA	42
Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	44
Evoluzione prevedibile della gestione	45
Andamento operativo – Analisi di settore	47
Commercial Aviation	48
General Aviation	51
Risk Management Framework	52
Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2022	62
Altre informazioni	70
Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario	70
Customer Care	70
La dimensione ambientale	71
Le risorse umane	74
Sistema di Corporate Governance	78
Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti	84
Gruppo SEA - Bilancio Consolidato	85
Prospetti contabili	86
Note esplicative al Bilancio Consolidato	91
SEA SpA - Bilancio Separato	158
Prospetti contabili	159
Note esplicative al Bilancio Separato	164

Dati di sintesi e informazioni generali

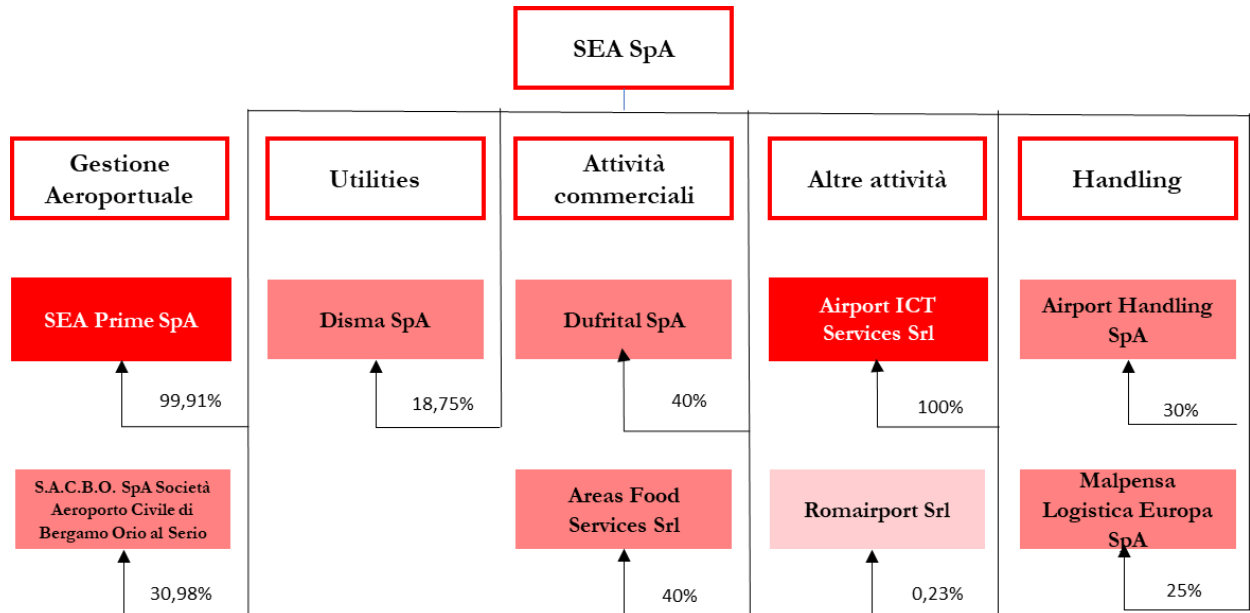
Il Gruppo SEA

Il Gruppo SEA, in base alla Convenzione sottoscritta tra SEA ed ENAC nel 2001 e valida sino al 2043, gestisce gli aeroporti di Malpensa e Linate. Il sistema aeroportuale di Milano si articola sugli scali di:

- **Milano Malpensa**, l'aeroporto intercontinentale di Milano è dotato di due Terminal. Il Terminal 1, completamente riqualificato dopo il completamento del *restyling* dell'area Schengen, offre un'ampia gamma di destinazioni domestiche, internazionali e intercontinentali e un'offerta commerciale diversificata per rispondere alle esigenze di tutte le tipologie di passeggeri che transitano in aeroporto. Il Terminal 2 è attualmente chiuso per il ridimensionamento del traffico aereo a seguito della pandemia. Entrambi i Terminal sono raggiungibili con il treno.
- **Milano Malpensa Cargo**, è il polo nevralgico nazionale per la distribuzione delle merci in import ed export. Ha ricoperto un ruolo fondamentale nel 2020 per l'aumento dei voli cargo legati sia al consistente afflusso di dispositivi medici anti Covid sia allo sviluppo dell'e-commerce, confermandosi anche negli anni successivi polo primario per gli scambi di merci.
- **Milano Linate**, è l'aeroporto di Milano rivolto prevalentemente alla clientela *frequent flyer* su rotte nazionali e internazionali intra europee. A circa 8 km dal centro della città di Milano, si configura come un vero e proprio *city airport*, con strutture e aree dedicate al *business* e allo *shopping*. Nel 2021 è stato inaugurato il nuovo Terminal profondamente rinnovato secondo un design d'avanguardia.
- **Milano Linate Prime e Milano Malpensa Prime**, aeroporti gestiti da SEA Prime SpA, società controllata da SEA SpA e dedicati all'aviazione generale, offrono servizi e *facilities* ad alto valore aggiunto.

Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società

PARTECIPAZIONI DI SEA SPA AL 31 DICEMBRE 2022



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

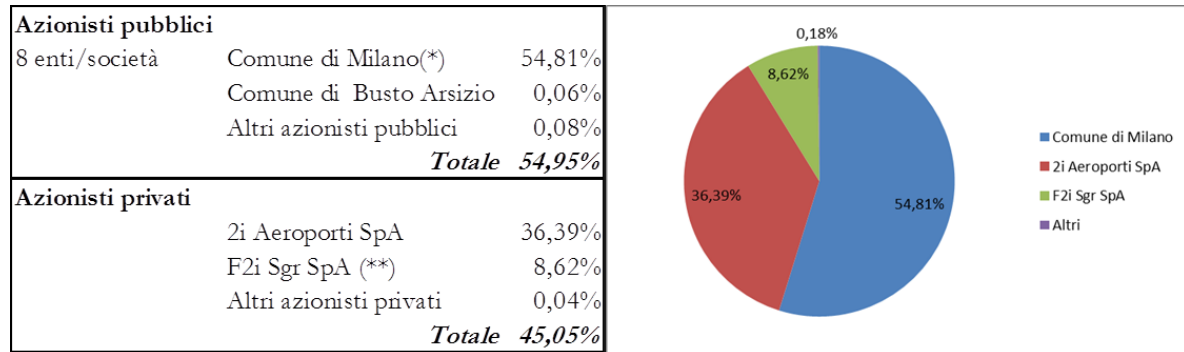
* Si evidenzia che la partecipazione nella società Sea Energia è stata ceduta il 29 settembre 2022.

Struttura del capitale sociale

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

Gli Azionisti titolari di azioni di categoria A, nell'ipotesi di cessione, a esito della quale perdano il controllo della Società, sono tenuti a garantire ai soci titolari di azioni di categoria B un diritto di co-vendita. Gli Azionisti titolari di azioni di categoria A godono di un diritto di prelazione in caso di cessione di azioni da parte dei Soci titolari di azioni di categoria B.

Al 31 dicembre 2022 SEA non possiede azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:



(*) Titolare di azioni di categoria A

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

La Società, a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario, in data 17 aprile 2014, denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" (rimborsato nel 2021) e dell'ammissione a quotazione dei relativi valori mobiliari sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, ha acquisito la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell'articolo 16 comma 1 lettera a) del D.Lgs. n. 39/2010. Tale qualifica è mantenuta mediante una nuova emissione obbligazionaria di 300 milioni di euro, completata a ottobre 2020 e quotata sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin).

Organi sociali

Consiglio di Amministrazione (2022/2024 nominato dall'Assemblea del 3 maggio 2022)

Presidente	<i>Michaela Castelli</i> ⁽⁴⁾
Amministratore Delegato e Direttore Generale	<i>Armando Brunini</i>
Amministratori	<i>Pierfrancesco Barletta</i> ^{(1) (2)}
	<i>Franco Maria Antonio D'Alfonso</i> ^{(3) (4)}
	<i>Daniela Mainini</i> ⁽²⁾⁽⁵⁾
	<i>Luciana Sara Rovelli</i> ⁽²⁾⁽³⁾
	<i>Rosario Mazzza</i> ⁽³⁾

Collegio Sindacale (triennio 2022/2024 nominato dall'Assemblea del 3 maggio 2022)

Presidente	<i>Paola Noce</i>
Sindaci effettivi	<i>Stefania Chiaruttini</i>
	<i>Daniele Angelo Contessi*</i>
	<i>Luigi Di Marco</i>
	<i>Stefano Giuseppe Giussani</i>
Sindaci supplenti	<i>Federica Mantini</i>

Società di revisione *Deloitte & Touche SpA*

(1) *Vice Presidente non esecutivo*

(2) *Membro del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità*

(3) *Membro del Comitato Remunerazione e Nomine*

(4) *Membro del Comitato Etico*

(5) *Membro dell'Organismo di Vigilanza*

* Il dott. Daniele Angelo Contessi, già nominato Sindaco Supplente nell'assemblea di SEA del 3 maggio u.s., ha rassegnato le proprie dimissioni dalla sopracitata carica per assumere l'incarico di Sindaco Effettivo dal 9 novembre 2022 in sostituzione del dott. Felice Morisco.

Principali dati economico finanziari al 31 dicembre 2022 e altri indicatori

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

Dati Economici

(in migliaia di euro)	2022	2021	Variazione
Ricavi	767.516	348.981	418.535
EBITDA ⁽¹⁾	290.249	31.741	258.508
Risultato operativo	199.500	(80.794)	280.294
Risultato prima delle imposte	199.572	(100.971)	300.543
Risultato netto da Attività cessate	(3.960)	2.100	(6.060)
Risultato netto del Gruppo	182.460	(75.119)	257.579

(1) L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti

Dati Finanziari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.354.637	1.344.898	9.739
Capitale circolante (B)	(356.944)	(192.242)	(164.702)
Fondi rischi e oneri (C)	(229.124)	(213.112)	(16.012)
Fondi relativi al personale (D)	(30.942)	(44.036)	13.094
Altri debiti non correnti (E)	(6.590)	(84.736)	78.146
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	731.037	810.772	(79.735)
Patrimonio netto di Gruppo	342.836	155.906	186.930
Patrimonio netto di terzi	31	31	0
Indebitamento finanziario netto ⁽²⁾	388.170	654.835	(266.665)
Totale fonti di finanziamento	731.037	810.772	(79.735)

(A) Le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto dei contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2022 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

(2) L'indebitamento finanziario netto o posizione finanziaria netta (PFN) è determinato come somma di liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti) e del *fair value* dei derivati a copertura di poste dell'indebitamento finanziario.

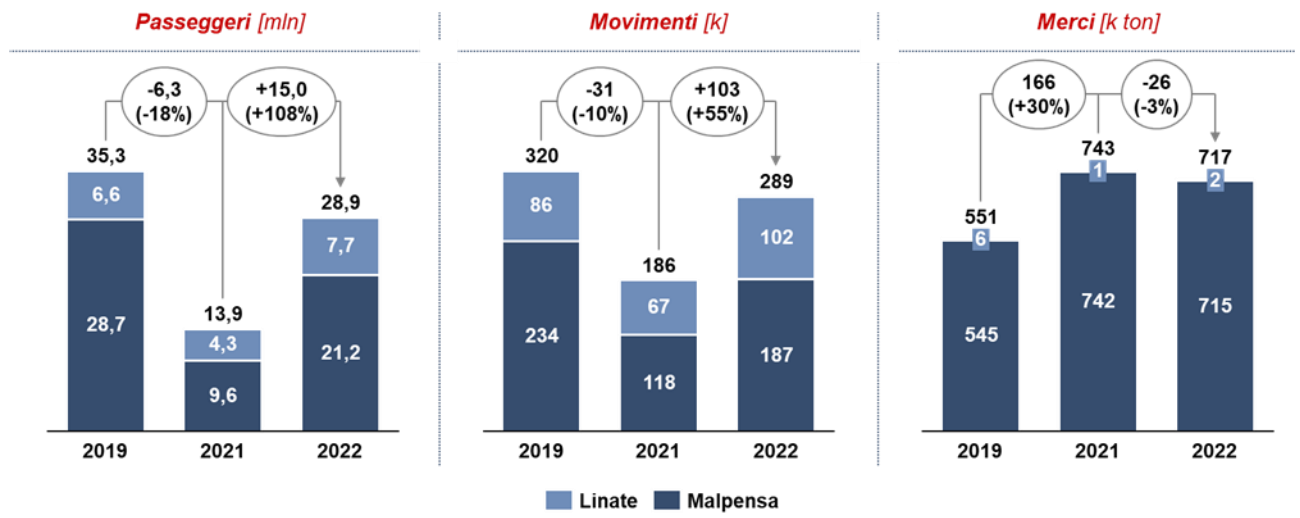
Investimenti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	76.819	49.909	26.910

Altri Indicatori

	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Numero risorse a fine periodo	2.570	2.682

Dati di traffico 2022 (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



I dati di traffico dell'esercizio 2022 sono confrontati anche con quelli dell'esercizio 2019, ultimo esercizio non condizionato dalla pandemia da Covid 19, al fine di meglio apprezzare il recupero del traffico registrato nell'esercizio in esame.

Relazione sulla gestione 2022

Eventi di rilievo dell'esercizio 2022

Pandemia da Covid-19 (Coronavirus)

I primi mesi del 2022 sono stati caratterizzati da una nuova ondata del virus Covid-19 che ha raggiunto proprio in questo periodo il picco di contagi. Nei mesi estivi, a differenza di quanto accaduto negli anni precedenti e nonostante molte attività vengano svolte all'aperto, si è rilevata una fase epidemica acuta caratterizzata da un forte aumento dell'incidenza dei contagi e da una trasmissibilità al di sopra della soglia epidemica. A fronte del progressivo miglioramento della situazione epidemiologica nel corso del 2022 e del conseguente allentamento delle regole e delle restrizioni ai viaggi così come indicato dai diversi paesi, SEA ha adeguato le proprie azioni e i propri servizi gradualmente in base alle nuove norme e alle nuove linee di indirizzo.

Sono così stati costantemente aggiornati, sulla base delle normative vigenti e degli aspetti correlati all'operatività degli scali e allo sviluppo del traffico, i seguenti Protocolli:

- Protocollo Aziendale delle misure di contrasto e contenimento della diffusione del virus SARS-CoV-2/COVID-19 negli ambienti di lavoro.
- Disposizioni aziendali per il personale e per appaltatori, fornitori, visitatori e tutti i soggetti terzi.
- Protocolli Operativi Sanitari aeroportuali, per gli scali gestiti da SEA, contenenti le misure di minimizzazione del contagio a favore dei passeggeri e degli operatori aeroportuali.

SEA ha garantito il rispetto delle Linee Guida ENAC in vigore (Linee Guida ENAC per la ripresa del traffico negli aeroporti ed. 10 del 16 giugno 2022) che prevedono:

- Spazi adibiti alla gestione dei casi sospetti (passeggeri positivi o con sintomatologia sospetta): a Malpensa sono presenti aree sia per i passeggeri in partenza che in arrivo (sia Extra-Schengen che Schengen), mentre a Linate è presente solamente un'area per la gestione di passeggeri in arrivo; eventuali passeggeri "sospetti" in partenza vengono invitati a lasciare l'aeroporto.
- Distributori di gel igienizzante a disposizione di tutti i passeggeri.
- Segnaletica atta ad evitare affollamenti, in particolare la cartellonistica (totem) e la comunicazione a rotazione sui monitor.

In questo contesto, SEA ha sempre assicurato la pulizia e l'igienizzazione degli ambienti e delle attrezzature nel rispetto degli standard previsti.

Inoltre, SEA ha offerto ai viaggiatori e agli operatori aeroportuali la possibilità di effettuare un tampone nasofaringeo per la diagnosi di Covid-19 presso le strutture convenzionate presenti all'interno delle aerostazioni di Linate e Malpensa.

Il Gruppo SEA ha mantenuto il medesimo assetto aeroportuale con cui aveva chiuso il 2021, sono stati operativi l'aeroporto di Linate, il Terminal 1 di Malpensa e Cargo City. L'attività commerciale sia per quanto riguarda gli shop sia per quanto riguarda l'offerta food&beverage si è sviluppata per soddisfare le esigenze della nuova clientela, molto più caratterizzata rispetto alla precedente dalle destinazioni Schengen, mancando ancora in larga parte quelle extra Schengen.

Conflitto russo-ucraino

All'alba del 24 febbraio 2022 il presidente russo ha ordinato l'invasione dell'Ucraina, in seguito alla decisione di Mosca di riconoscere come indipendenti i territori ucraini controllati dai separatisti delle "Repubbliche popolari" di Donetsk e Lugansk nel Donbass. Attualmente i Paesi dell'Unione

Europea e dell'America stanno agendo imponendo sanzioni alla Russia. In ambito aeronautico, già nel febbraio 2022 l'Unione Europea ha imposto il divieto di accedere ai suoi aeroporti e di sorvolare il proprio spazio aereo ai vettori russi di ogni tipo, compresi gli aerei privati. Stati Uniti e Canada hanno successivamente introdotto la stessa misura, in seguito alla quale si è registrata la cancellazione di voli e la sospensione del traffico aereo tra la Federazione Russa e i paesi che hanno adottato la sanzione. Sempre in ambito aeronautico, dapprima l'Unione Europea e in seguito anche Stati Uniti, Canada e Regno Unito, hanno vietato l'esportazione verso la Russia di beni e tecnologie di questo settore, impedendo alle compagnie aeree russe l'acquisto di aeromobili, pezzi di ricambio necessari per le riparazioni o equipaggiamenti per la loro flotta. Si stima che tale divieto possa portare al fermo operativo di una parte significativa della flotta russa dell'aviazione civile, anche per i voli nazionali, in quanto costruita in gran parte in paesi dell'Unione Europea, degli Stati Uniti o in Canada.

In aggiunta, dal 24 febbraio 2022, Eurocontrol ed EASA hanno dichiarato a rischio le aree interessate dal conflitto e ne hanno interdetto il sorvolo.

Nonostante l'impatto dei provvedimenti di restrizione sia marginale per il business, la Società monitora costantemente gli sviluppi del conflitto.

Cessione della società SEA Energia

A seguito dell'autorizzazione governativa (Golden Power), pervenuta a settembre 2022, è stata perfezionata la cessione della partecipazione in SEA Energia ad a2a Calore e Servizi Spa. Sea Energia Spa è uscita dal perimetro di consolidamento di Sea il 30 settembre 2022. La procedura di gara ad evidenza pubblica avviata da SEA a luglio 2021 per la cessione integrale della società SEA Energia prevedeva, oltre alla compravendita delle azioni, la sottoscrizione di due contratti di fornitura di energia elettrica e termica, quest'ultimo di durata di nove anni. L'accordo consentirà a SEA di ottenere efficienze di funzionamento degli impianti, sfruttando le competenze tecnologiche nella gestione delle Centrali del Gruppo a2a e il pieno utilizzo della capacità termica ed elettrica disponibile.

Pubblicazione dialogo competitivo per la cessione di Airport ICT Services Srl

A luglio 2022 è stato pubblicato un bando di gara pubblica, mediante dialogo competitivo, per la cessione della società Airport ICT Services Srl, attualmente detenuta da SEA SpA al 100%, e il contestuale affidamento del contratto di service ICT "non business specific" alla stessa Airport ICT Services S.r.l.. Attualmente è in corso la procedura di gara.

Aumento di Capitale in SEA Services Srl

A dicembre 2022 è stato sottoscritto un aumento di capitale della società SEA Services Srl che ha contestualmente modificato la ragione sociale in Areas Food Services Srl. Le quote di partecipazione dei soci Sea e MyChef non sono state modificate. L'operazione rientra nel più ampio obiettivo strategico di SEA di valorizzare il comparto food&beverage avendo anche un governo diretto sulla qualità del servizio erogato al fine di migliorare la passenger experience.

Atto transattivo

In data 14 luglio 2022 è stato formalizzato tra SEA Spa e Alitalia in A.S. un atto transattivo con il quale le parti rinunciano all'azione revocatoria con la quale Alitalia richiedeva a SEA la restituzione di pagamenti effettuati nei sei mesi antecedenti alla data del decreto di ammissione alla procedura

di amministrazione straordinaria. Nello stesso atto vengono gestiti crediti aperti di SEA verso Alitalia risolti con un pagamento da parte del vettore di 14,8 milioni di euro.

Incasso dei fondi previsti dalla “Legge di bilancio 2021”

A seguito del completamento dell’iter previsto dal decreto 25 novembre 2021 pubblicato in G.U. il 28 dicembre 2021, è stato erogato, in data 20 maggio 2022, il saldo pari al restante 50% della somma richiesta (67,8 milioni di euro). L’acconto pari a 67,8 milioni di euro era stato erogato in data 8 marzo 2022.

Incasso dei fondi previsti dalla delibera della Giunta di regione Lombardia

In data 9 giugno 2022 è stato erogato il contributo previsto dalla sopracitata delibera a sostegno degli aeroporti lombardi di interesse nazionale appartenenti alle reti TEN-T e pari per Sea Spa a 8,5 milioni di euro.

Contributi previsti dal DL 21/22, DL 155/22, DL 144/22 e DL 176/22

Lo stato italiano nei Decreti Legge sopra citati ha previsto contributi per le imprese per l’acquisto di energia elettrica effettivamente utilizzata. Il contributo è riconosciuto sotto forma di credito d’imposta.

La condizione imposta dai decreti per il riconoscimento del contributo è che le imprese siano dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 16,5 kWh e che le spese sostenute nel II, III e IV trimestre 2022 per l’acquisto della componente energetica, comprovato mediante le relative fatture d’acquisto, abbiano subito un incremento del costo per kWh superiore al 30% del corrispondente prezzo medio riferito al medesimo trimestre dell’anno 2019. Il contributo riconosciuto al Gruppo SEA per il 2022 è pari a Euro 6.099.361 (di cui Euro 6.055.679 di competenza di SEA SpA e Euro 43.682 di competenza di Sea Prime SpA).

Ridefinizione linee di credito

Nel corso del 2022 e nei primi mesi del 2023, a rafforzamento della struttura finanziaria del Gruppo SEA, è stata effettuata un’attività di ridefinizione delle linee di credito *committed* esistenti.

Ad agosto 2022 sono state sottoscritte con un pool di primarie banche italiane ed internazionali nuove linee di credito revolving per Euro 250 milioni, utilizzabili sino al 2027. Tale sottoscrizione ha permesso il rifinanziamento anticipato delle linee esistenti che erano in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024. Le linee sono state sottoscritte includendo un’opzione ESG, che permette al Gruppo SEA di trasformarle in formato *sustainability linked* entro un anno dalla sottoscrizione.

Nel corso dell’anno è stata effettuata l’istruttoria con BEI per aggiornare il piano investimenti sottostante la Linea sottoscritta nel 2019 per residui Euro 70 milioni, con l’obiettivo di sostituire alcune progettualità che nel frattempo sono state riviste o rinviate in modo da rendere la linea utilizzabile al 100%. Il periodo di utilizzo è stato esteso a febbraio 2025 rispetto alla precedente scadenza di febbraio 2023.

La nuova struttura di linee *committed*, per un totale di Euro 320 milioni, consentirà al Gruppo SEA di disporre nei prossimi anni di adeguata flessibilità finanziaria, ad ancora favorevoli condizioni di costo.

Accordo per l'acquisto del compendio immobiliare di proprietà di Gezzo S.r.l.

Nel mese di agosto 2022 è stato firmato tra le parti l'accordo per l'acquisto del compendio immobiliare sito in prossimità dell'aeroporto di Linate e di proprietà di Gezzo S.r.l.. Allo stato attuale l'acquisto non è ancora stato perfezionato perché soggetto a condizioni sospensive non verificate. L'acquisto del compendio sopra citato rientra nel più ampio piano strategico di SEA di sviluppo dell'intermodalità, in concomitanza con l'apertura della metropolitana M4 e della necessità di costruzione di un parcheggio di interscambio.

SEA firma l'impegno per un cielo europeo più sicuro, digitale e green

In data 5 maggio, a Bruxelles, in occasione del programma SESAR 3 Joint Undertaking, SEA, insieme agli altri membri fondatori, ai rappresentanti delle istituzioni europee e agli stakeholder chiave, ha sottoscritto l'impegno per una nuova partnership che ha l'obiettivo di accelerare, attraverso la ricerca e l'innovazione, il raggiungimento di un Digital European Sky, più inclusivo, resiliente e sostenibile, confermando così il proprio impegno per il raggiungimento di un trasporto aereo più sostenibile in direzione del cosiddetto Single European Sky, progetto che ha come obiettivo migliorare e rendere più efficiente, competitivo e sicuro il traffico aereo, riducendone la frammentazione che segue i confini degli stati nazionali.

Protocollo d'Intesa del progetto di Masterplan di Malpensa 2035

In data 6 giugno 2022 è stato sottoscritto da SEA, Regione Lombardia, comuni del CUV e Enac, il protocollo d'intesa del progetto Masterplan di Malpensa 2035 con il quale si definiscono i futuri scenari di sviluppo del traffico dello scalo, i fabbisogni infrastrutturali necessari a rispondere alla crescita del traffico e l'assetto degli interventi previsti e le opere di mitigazione e compensazione ambientale.

Quadro economico di riferimento

Nell'ultimo trimestre del 2022, il contesto economico mondiale ha mostrato segnali di peggioramento principalmente a causa della continua crescita dell'inflazione, del protrarsi del conflitto Russia-Ucraina e del rallentamento dell'economia cinese per effetto delle misure imposte dal governo volte a contenere la pandemia Covid-19 (cd. "zero-covid policy").

Secondo il più recente quadro previsionale pubblicato dall'OCSE, nel 2023 è previsto un rallentamento del PIL globale al 2,2% - dal 3,1% del 2022 - per effetto dell'orientamento restrittivo delle politiche monetarie, dei prezzi energetici ancora elevati e della riduzione del reddito disponibile delle famiglie.

Relativamente all'area dell'euro, dopo una lieve ripresa nei mesi estivi, il PIL è rimasto pressoché stazionario nell'ultimo trimestre del 2022 e l'inflazione al consumo si è mantenuta elevata. La dinamica dei prezzi continua a essere sostenuta dalla componente energetica e dall'accelerazione dei prezzi dei prodotti alimentari. A fine 2022 la Commissione Europea e il Consiglio dell'UE hanno approvato i piani nazionali di ripresa e resilienza, inoltre, è in corso di definizione un primo accordo sul finanziamento REPowerEU, i cui fondi potranno essere utilizzati nei piani nazionali per rispondere alla crisi energetica.

In aggiunta, nel corso del 2022, la BCE ha aumentato i tassi ufficiali e ha reso noto che ulteriori aumenti potrebbero avere luogo nel 2023, al fine di raggiungere i livelli prefissati di inflazione nel medio termine.

In linea con quanto registrato a livello europeo, anche in Italia, nell'ultimo trimestre del 2022 l'attività economica si è indebolita a causa di prezzi energetici elevati e di un rallentamento della ripresa di settori quali commercio, trasporti e servizi ricettivi. Nonostante i provvedimenti di sostegno al reddito, anche la spesa delle famiglie si è contratta. In questo contesto, l'inflazione ha continuato a registrare un trend di forte crescita, raggiungendo nuovi massimi nei mesi autunnali (12,3% in dicembre su base annuale).

Nella seconda metà del 2022, i prestiti bancari al settore privato hanno rallentato, risentendo dell'indebolimento sia della domanda per finalità di investimento delle imprese sia di quella delle famiglie per l'acquisto di abitazioni. Il rialzo dei tassi ufficiali si è trasmesso al costo del credito bancario in misura allineata all'incremento medio dell'area euro.

Nel terzo trimestre 2022, l'occupazione e le ore lavorate si sono mantenute stabili su livelli elevati. È proseguita la crescita delle posizioni lavorative a tempo indeterminato, sostenuta dalle numerose trasformazioni di contratti temporanei attivati nel 2021. La dinamica delle retribuzioni è rimasta moderata, anche per il protrarsi delle negoziazioni in alcuni comparti dei servizi dove è ancora consistente la quota di dipendenti in attesa di rinnovo del contratto collettivo.

A novembre 2022, con i DD.LL. 176/2022 e 179/2022, il Governo è intervenuto nuovamente in materia di energia - principalmente prorogando sino alla fine del 2022 gran parte delle misure di natura temporanea adottate per contenere gli effetti dei rincari dei beni energetici sui bilanci di famiglie e imprese - e in tema di incentivi per la riqualificazione del patrimonio immobiliare.

Trasporto aereo e aeroporti

Nei primi mesi del 2022 il trasporto passeggeri è stato ancora condizionato dagli effetti negativi della pandemia mentre con l'avvio della IATA *summer season* il traffico aereo ha registrato un recupero dei volumi fino a livelli paragonabili a quelli pre-pandemia.

La nuova ondata pandemica, in particolare della variante "Omicron", ha indotto i Governi nazionali ad imporre nuovamente misure restrittive agli spostamenti già dalla fine del 2021 – con particolare riferimento agli spostamenti intercontinentali. Ne è un esempio il provvedimento dell'8 dicembre 2021, con il quale gli USA hanno imposto, a poche settimane dalla riapertura, nuove regole per l'ingresso nel Paese, più restrittive rispetto alla certificazione vaccinale completa. Le performance dei primi due mesi del 2022 hanno quindi confermato il rallentamento del trend di recupero del settore registrato dall'estate precedente. La minore pericolosità della nuova variante ha favorito un graduale ritorno alla normalità già dal mese di aprile 2022.

L'allentamento delle misure sanitarie è stato un fattore determinante per la ripresa della fiducia nei viaggi, alla base del recupero di traffico domestico ed europeo. Dal 1° giugno 2022, il certificato vaccinale (cd. "green pass") non ha costituito più titolo necessario per l'ingresso in Italia dai Paesi dell'Unione Europea e da Stati Terzi; anche per gli spostamenti intercontinentali verso America, Africa e Medio Oriente non è stato più necessario munirsi di un test rapido con esito negativo. Dal 15 giugno, inoltre, è venuto meno anche l'obbligo di indossare la mascherina protettiva a bordo degli aeromobili.

A questo clima di fiducia per gli spostamenti tra Europa, America, Medio Oriente e Africa, si è contrapposta una certa prudenza nella ripresa dei voli verso l'Estremo Oriente: nella seconda metà dell'anno sono state registrate le prime aperture con collegamenti diretti europei verso Corea, Singapore, Giappone e Australia (operati dai rispettivi vettori nazionali) e soltanto dal mese di novembre, anche in relazione alla nuova politica del governo cinese di abbandonare la strategia zero Covid, sono state schedulate le prime frequenze settimanali da/verso la Cina. Infine, in considerazione dei numerosi casi di contagi e decessi registrati in Cina da inizio dicembre 2022 (a seguito anche di dosi vaccinali poco efficaci), il 28 dicembre 2022 il Ministero della Salute ha disposto tamponi antigenici obbligatori, ed in caso di positività di test molecolari, per tutti i viaggiatori provenienti dalla Cina o in transito in Italia.

Altro evento rilevante per i suoi effetti diretti ed indiretti sul settore del trasporto aereo a livello mondiale è il conflitto in essere tra Ucraina e Russia. Dalla data di avvio del conflitto (24 febbraio 2022) ed in conseguenza delle sanzioni imposte alla Russia dalla Commissione Europea e dalle Nazioni Unite, sono intervenute diverse misure restrittive: la chiusura dello spazio aereo dell'Ucraina per tutti i voli civili, il divieto di sorvolo dello spazio aereo dell'UE per tutti gli aerei di proprietà russa e/o controllati/registrati in Russia e il divieto di sorvolo dello spazio aereo russo per le compagnie aeree europee ed americane.

Oltre a bloccare il traffico proveniente dalle zone di guerra, i provvedimenti hanno ridotto le possibilità di sorvolo sul territorio russo, obbligando le compagnie aeree interessate a percorrere rotte più lunghe per raggiungere una stessa destinazione e a sostenere maggiori costi operativi.

Inoltre, le tensioni geopolitiche hanno portato ad una riduzione dell'offerta di materie prime da Russia e Ucraina, con particolare riferimento alle commodities energetiche (petrolio e gas). Tale *shortage* ha portato ad un incremento generalizzato dei costi delle materie prime, ivi incluso il Jet-

A1 *fuel*, provocando un effetto domino sull'economia ed un aumento dell'inflazione. Dal punto di vista delle compagnie aeree e dei gestori aeroportuali, l'incremento del costo del carburante ha introdotto un ulteriore elemento di incertezza e di preoccupazione per la tenuta dei relativi bilanci, già duramente penalizzati dalla pandemia, con la conseguenza di un primo rialzo dei prezzi dei biglietti aerei nella *summer season* 2022.

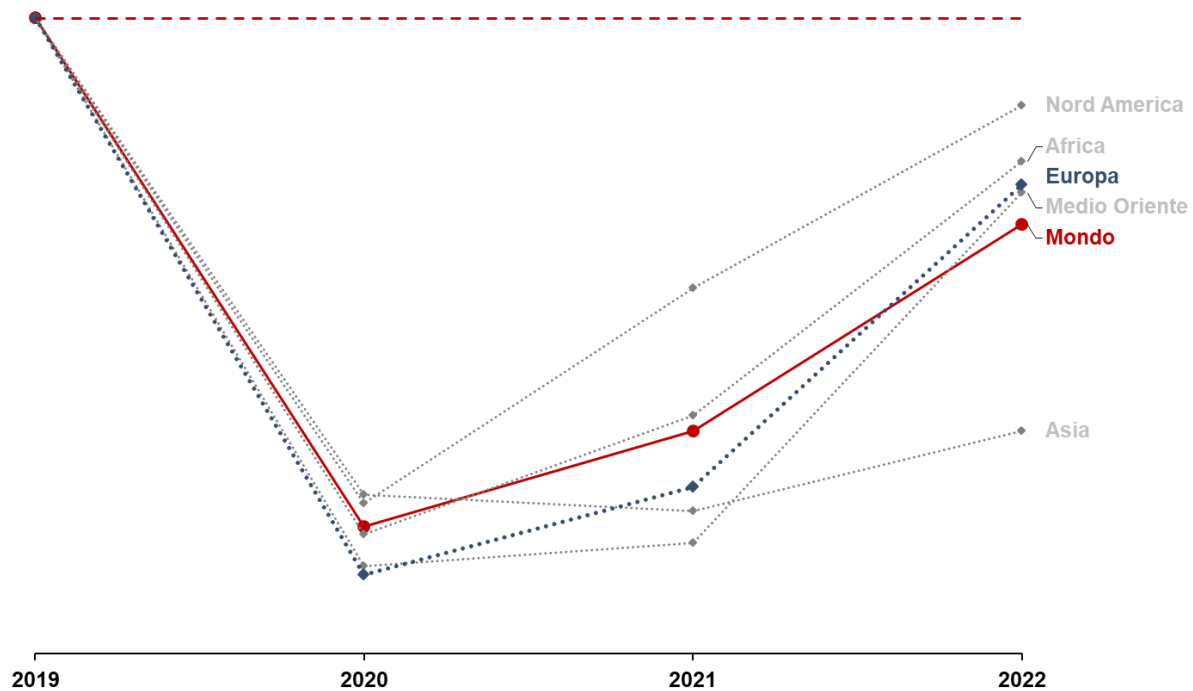
Nonostante la concomitanza di pandemia e conflitto Russia-Ucraina, il traffico passeggeri ha dimostrato anche in questa occasione una certa dinamicità di ripresa: nel mese di luglio 2022 è stata registrata una crescita inattesa del traffico, fenomeno che ha generato tensioni operative sui principali attori del trasporto aereo (compagnie aeree, handler, gestori aeroportuali, ecc.) derivanti dalla difficoltà di reperire personale operativo. In particolare, alcuni gestori aeroportuali (tra cui ADP, Fraport e Heathrow) hanno imposto nel periodo estivo un limite al traffico giornaliero in partenza e diverse compagnie aeree hanno comunicato cancellazioni di voli programmati per mancanza di personale.

A conferma di quanto verificatosi nel corso del 2022, le più recenti previsioni confermano una prosecuzione nel trend di ripresa del traffico anche sul 2023, con un ritorno ai volumi pre-crisi nel corso del 2024¹. A sostegno delle previsioni di Eurocontrol, le stesse aerolinee hanno confermato i loro obiettivi di crescita di medio termine, anche in relazione agli ordinativi di aeromobili con consegna nel prossimo quinquennio: si tratta di aeromobili con range più esteso ed a ridotto inquinamento acustico e atmosferico.

L'evoluzione del traffico degli aeroporti mondiali nel corso del 2022 riflette gli impatti negativi che hanno caratterizzato il primo trimestre 2022 e la successiva crescita registrata con l'avvio della IATA *summer season*: il campione analizzato pari a 1.161 aeroporti (membri di ACI World) ha registrato 5,5 miliardi di passeggeri, in aumento del +53% rispetto allo stesso periodo del 2021 ed in contrazione del -26% rispetto al 2019. Nel confronto per aree geografiche il Nord America ha incrementato il numero dei passeggeri rispetto al 2021 del +34% (-11% vs. 2019), l'Africa del +64% (-18% vs. 2019), il Medio Oriente del +130% (-22% vs. 2019), l'Europa del +95% (-21% vs. 2019) ed infine l'Asia del +27% (-52% vs. 2019). Nel contesto europeo l'Italia ha registrato un incremento del +106% rispetto al 2021 (-15% rispetto al 2019).

¹ Fonte: Eurocontrol "3-year Forecast June 2022" (release 1° giugno 2022)

Recupero traffico per area geografica [passengeri]



Con riferimento al trasporto merci per via aerea, nel corso del 2022 sono state movimentate a livello globale 100 milioni di tonnellate di merci, in riduzione rispetto al 2021 del -6,9% ed allineate allo stesso periodo del 2019 (-1,2%); a differenza del traffico passeggeri, il comparto del trasporto merci non ha infatti risentito degli effetti negativi della pandemia, ad esclusione del periodo marzo-maggio 2020. In particolare, il settore del cargo aereo ha beneficiato sia dei ritardi sistematici in tutta la catena di approvvigionamento merci (congestione porti marittimi e dilatate operazioni di controllo legate alla pandemia) con conseguente aumento del prezzo di noleggio dei container, che delle nuove tendenze dei consumatori orientate verso gli acquisti diretti su piattaforme on-line con conseguente sviluppo del segmento e-commerce. Determinante è stata anche l'esigenza di ripristino degli stock da parte delle aziende produttive.

Gli aeroporti con il maggior traffico merci si collocano in Asia e Nord America: tra questi emergono Hong Kong (4,2 mln di tonnellate), Memphis (4,0 mln di tonnellate) e Anchorage (3,5 mln di tonnellate).

Infine, anche il segmento della Business and General Aviation in Europa ha confermato il trend di crescita nel numero dei movimenti rispetto al periodo pre-crisi (+16%²); in questo caso, è degno di nota il miglioramento delle performance che si registra tra i primi dodici mesi del 2022 e lo stesso periodo 2021 (+12%³ dei movimenti); la pandemia sembrerebbe infatti aver indotto cambiamenti strutturali sul comparto dell'aviazione generale: la maggiore flessibilità dei collegamenti e la migliore sicurezza percepita da parte dei passeggeri ha contribuito a rendere questo tipo di trasporto quasi un prodotto sostitutivo ai collegamenti di linea.

² Fonte: WINGX "Business aviation global monitor all regions" (release December 2022)

³ Fonte EBAA "Business Aviation - Traffic tracker Europe" (release December 2022)

Quadro normativo e regolamentare di riferimento

Publicazione del documento di consultazione sui nuovi Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali

Con delibera n. 80/2022 del 12 maggio 2022 (“Procedimento avviato con delibera n. 42/2022 – indizione della consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali”) l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha pubblicato lo schema di atto di regolazione recante “Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali” e ha indetto una consultazione pubblica, invitando i soggetti interessati a formulare osservazioni e proposte sul documento in parola.

SEA ha partecipato, al pari di altri soggetti, alla consultazione anche predisponendo un proprio documento contenente le osservazioni alle misure regolatorie proposte dall’Autorità.

La conclusione del procedimento con la pubblicazione dei nuovi modelli, inizialmente fissata al 30 settembre 2022, è stata prorogata una prima volta al 23 dicembre 2022 e, in seguito, con delibera ART 248/2022 ne è stato ulteriormente posticipato il termine al 31 gennaio 2023. Tale rinvio si è reso necessario in attesa di ricevere i previsti pareri di competenza da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell’economia e delle finanze.

A seguito dell’ulteriore proroga del termine di conclusione del citato procedimento, il 29 dicembre u.s. l’Autorità, con la delibera n. 225/2022, ha statuito il differimento al 1° febbraio 2023 dell’entrata in vigore dei modelli di regolazione ex delibera 136/2020 inizialmente prevista a decorrere dal 1° gennaio 2023.

In data 9 marzo 2023, con delibera n. 38/2023 l’Autorità ha pubblicato i nuovi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali che entrano in vigore il 1° aprile 2023. Contestualmente, con delibera 39/2023 l’ART ha pubblicato il valore del tasso di remunerazione del capitale investito per l’elaborazione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali. I nuovi modelli si applicheranno a SEA a partire dal 1° gennaio 2024.

Consultazione annuale Comitato Utenti per le tariffe 2023

SEA, nelle more della pubblicazione dei nuovi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali da parte di ART e della sottoscrizione con l’ENAC del Documento Tecnico di Regolazione Tariffaria (DTRT), atto propedeutico per l’applicazione da parte di SEA di tali modelli, ha ritenuto opportuno posporre al 2024 l’inizio del nuovo periodo pluriennale di regolazione tariffaria.

Con nota del 13 ottobre 2022, SEA ha sottoposto ad ART formale richiesta di conferma dei corrispettivi regolati dalla stessa Autorità (diritti aeroportuali, sicurezza, infrastrutture centralizzate, corrispettivi per l’utilizzo di beni di uso esclusivo) e attualmente in vigore, anche per l’esercizio 2023.

ART con nota del 24 ottobre 2022 ha invitato SEA a adempiere agli obblighi informativi e di trasparenza nei confronti degli utenti e, successivamente, a comunicare all’Autorità gli esiti della consultazione annuale.

In data 15 dicembre 2022 si è svolta la consultazione con gli utenti degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate ove SEA ha proposto di “congelare” il livello vigente dei corrispettivi regolamentati, estendendone l’applicazione anche per il 2023. Riscontrata la mancanza di pareri contrari, detta proposta è stata trasmessa all’Autorità per la formale adesione.

A conclusione della procedura in argomento, con comunicazione del 23 dicembre 2022, l’Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato l’applicazione del livello tariffario vigente all’anno 2020 anche per l’anno 2023.

Nuovi corrispettivi per l'assistenza dei passeggeri a ridotta mobilità (PRM)

Il corrispettivo per l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM) è un corrispettivo affidato alla regolazione e alla vigilanza dell'ENAC, Ente responsabile dell'applicazione del connesso Regolamento comunitario, nonché Ente competente per la definizione e il monitoraggio periodico di detta tariffa applicata a livello nazionale. La definizione annuale del corrispettivo in argomento è prevista dalle Linee Guida ENAC ("Modalità per la definizione annuale del corrispettivo PRM e procedura di consultazione tra gestore e utenti") pubblicate nel 2018.

In data 25 ottobre 2022 SEA ha sottoposto alla consultazione degli utenti aeroportuali di Malpensa e di Linate la proposta di revisione del corrispettivo relativo al servizio di PRM per l'esercizio 2023, predisposta in linea con le previsioni delle citate Linee Guida ENAC.

Nel corso dell'audizione SEA e gli utenti dell'aeroporto di Malpensa hanno raggiunto l'intesa sul livello tariffario posto in consultazione. Il corrispettivo per l'anno 2023 è stato quindi fissato in euro 1,20 per passeggero in partenza, con una riduzione del -14% rispetto alla tariffa 2022 (euro 1,39). Il nuovo valore è in vigore dal 13 febbraio 2023. Viceversa, per lo scalo di Linate, l'utenza presente in consultazione ha espresso voto contrario alla proposta di aggiornamento tariffario, da cui ne è discesa l'attivazione della procedura prevista delle richiamate Linee Guida ENAC in caso di mancato accordo.

SEA ha quindi presentato istanza all'ENAC per l'avvio dell'attività istruttoria sulla definizione del corrispettivo in parola. Il 3 gennaio 2023 l'Ente ha comunicato la propria rideterminazione del valore, fissato a euro 1,95 per passeggero in partenza, con un lieve incremento rispetto alla tariffa 2022 (euro 1,91). Il nuovo valore sarà in vigore dal 4 marzo 2023.

Nuovi corrispettivi per il servizio di De-icing

Ai sensi del d.lgs. 18/99, il servizio di de-icing rientra tra le attività di handling da svolgere in regime di concorrenza. In mancanza di operatori disposti a svolgere il servizio in parola, questo è svolto da SEA in regime di esclusiva in entrambi gli aeroporti di Milano Malpensa e di Milano Linate. In particolare, per lo scalo di Malpensa, l'attività di de-icing è svolta in forza del provvedimento ENAC del 14 gennaio 2021, che ha riservato a SEA la centralizzazione del servizio, laddove a Linate l'attività è svolta da anni esclusivamente da SEA (cd. monopolio de facto), come riconosciuto anche dallo stesso Ente con nota dell'8 ottobre 2020.

In materia di servizi di handling, il d.lgs. 18/99 all'art. 19 stabilisce che "nel caso in cui i servizi aeroportuali di assistenza a terra vengano forniti da un unico prestatore, le relative tariffe sono approvate dal Ministero dei trasporti e della navigazione, su proposta dell'E.N.A.C., in conformità alle previsioni di cui all'articolo 1 della legge 2 ottobre 1991, n. 316"

In virtù di tale norma, ENAC deve svolgere un'apposita attività istruttoria finalizzata alla formulazione di una proposta da trasmettere al Ministero vigilante, che tenga conto anche del contributo informativo emerso dalla consultazione degli utenti aeroportuali.

In data 21 ottobre 2022 ENAC ha autorizzato SEA a sottoporre la proposta dei nuovi corrispettivi in argomento alla consultazione con i Comitati Utenti degli aeroporti di Milano. La consultazione con gli utenti di Malpensa e di Linate si è tenuta il 25 ottobre 2022, a valle della quale SEA ha trasmesso all'ENAC le risultanze della consultazione per le determinazioni di competenza.

SEA è in attesa di ricevere da ENAC il provvedimento relativo ai nuovi corrispettivi.

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

In materia di sicurezza antincendio, nel corso del settembre 2022 sono entrati in vigore tre decreti relativi alla prevenzione del rischio incendio nei luoghi di lavoro, in ottemperanza a quanto aveva già da tempo stabilito nell'art. 46 c. 3 il D. Lgs. 81/08. Di seguito i decreti e le date di entrata in vigore:

- Controlli degli impianti e delle attrezzature antincendio, ed altri sistemi di sicurezza antincendio (DM 01.09.2021 – in vigore dal 25.09.2022).
- Criteri per la gestione dei luoghi di lavoro in esercizio ed in emergenza e caratteristiche dello specifico servizio di prevenzione e protezione antincendio (DM 02.09.2021 –in vigore dal 04.10.2022).
- Progettazione, realizzazione ed esercizio della sicurezza antincendio nei luoghi di lavoro (DM 03.09.2021 –in vigore dal 29.10.2022). Tali documenti vanno ad attuare l'articolo 46 comma 3 del D.Lgs 81/2008 che, prevedeva la possibilità di adottare uno o più decreti in cui definire i criteri atti ad individuare:
 1. misure intese ad evitare l'insorgere di un incendio ed a limitarne le conseguenze qualora esso si verifici;
 2. misure precauzionali di esercizio;
 3. metodi di controllo e manutenzione degli impianti e delle attrezzature antincendio;
 4. criteri per la gestione delle emergenze;
 5. le caratteristiche dello specifico servizio di prevenzione e protezione antincendio, compresi i requisiti del personale addetto e la sua formazione.

Assegnazione degli slot

La normativa transitoria comunitaria, in vigore dalla *LATA summer season 2021* ed estesa per tutta la *winter season 2021/2022*, ha previsto una riduzione della soglia minima di utilizzo degli slot – al fine del mantenimento della storicità – al 50%. Tale soglia minima è stata successivamente incrementata al 64% per la *summer season 2022* e rivista nuovamente al 75% per la *winter season 2022/2023*. Con l'avvio della *summer season 2023* è previsto il ritorno alla soglia minima dell'80%, già prevista della normativa comunitaria ed applicata fino al 2019.

Nel mese di settembre 2022 è entrato in vigore il nuovo Decreto di regolamentazione del traffico di Linate che introduce un allargamento delle destinazioni operabili al di fuori dell'Unione Europea con aeroporti in un raggio di 1.500 km, a condizione che il Paese terzo abbia sottoscritto un accordo verticale con l'Unione Europea. Rientrano quindi nel perimetro geografico dell'accordo Gran Bretagna, alcuni Paesi mediterranei e dell'Europa orientale e balcanica.

Climate Change

Lo svolgimento delle attività aeroportuali negli Scali gestiti dal Gruppo risulta, per sua natura, particolarmente influenzato dalle condizioni climatiche e dalla stagionalità dei fenomeni atmosferici, entrambi fattori in grado di ostacolare le operazioni aeronautiche nonché di rendere difficoltosa la pianificazione in termini di attività da svolgere, allocazione delle risorse e progettazione delle infrastrutture.

Negli ultimi anni si è assistito ad un intensificarsi dei fenomeni meteorologici così detti “estremi” quali, ad esempio, bombe d’acqua, ondate di calore, temporali di eccezionale intensità, con impatti in termini di disservizi per temporanea sospensione delle attività, extracosti per la gestione delle emergenze e danni ad infrastrutture ed asset aeroportuali. Si è resa quindi necessaria la definizione di interventi di mitigazione delle conseguenze che il cambiamento climatico può generare sulle infrastrutture e sull’operatività degli aeroporti. Nel 2022 è stata avviata la predisposizione dei “Piani per l’adattamento al cambiamento climatico degli aeroporti di Milano Malpensa e Linate”, che verrà svolta in partnership con Fondazione Lombardia per l’Ambiente e si concluderà nei primi mesi del 2024. Nell’ambito di un percorso volto ad incrementare la resilienza delle infrastrutture aeroportuali, SEA ha avviato l’iniziativa Re-MXP (Resilience improvement of the Milan MXP Airport against natural hazards by implementing infrastructure upgrades and a smart monitoring system in a multi-risk framework), progetto co-finanziato dall’Unione Europea per un ammontare pari al 32% dell’importo totale. Il progetto ha l’obiettivo di attuare sulle infrastrutture di Malpensa una serie di interventi volti a mitigare i rischi di natura sismica o connessi a severi eventi meteorologici quali le alluvioni. A completamento viene realizzato anche un sistema “smart monitoring” (monitoraggio sismico del T1 e sistema di drenaggio) che consentirà di conoscere in tempo reale il comportamento delle infrastrutture sia nelle normali condizioni operative sia in caso di eventi eccezionali. I lavori, pari a un importo totale di circa 24,1 milioni di euro, verranno conclusi entro l’anno 2026.

Al fine di contrastare i cambiamenti climatici e nell’ambito delle iniziative di sostenibilità ambientale SEA ha intrapreso alcune azioni riconosciute anche da certificazioni internazionali che ne attestano la bontà. Nel corso del 2021 entrambi gli scali di Malpensa e Linate hanno ottenuto la certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA) 4+⁴ per la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂ negli aeroporti. L’impegno di SEA riguarda la riduzione assoluta, entro il 2030, delle proprie emissioni di Scope 1 e 2 del 66%, rispetto al 2010.

⁴ Da novembre 2020 il programma Airport Carbon Accreditation comprende un ulteriore livello di accreditamento per ampliare le possibilità degli operatori aeroportuali di testimoniare il proprio impegno verso la riduzione delle emissioni assolute di gas a effetto serra. I livelli di accreditamento attuali sono:

- **1 Mapping** - Mappatura delle fonti di emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale e calcolo delle conseguenti emissioni di CO₂.
- **2 Reduction** - Oltre al requisito di livello 1 (Mapping), creazione di un piano di riduzione delle emissioni focalizzato alla razionalizzazione continua dei livelli di emissione (campo di applicazione scope 1 e scope 2).
- **3 Optimisation** - Oltre ai requisiti riguardanti i livelli 1 (Mapping) e 2 (Reduction), il calcolo delle emissioni aeroportuali degli stakeholder e il loro coinvolgimento per la definizione di un piano d’azione (scope 3).
- **3+ Neutrality** - Oltre ai livelli 1, 2 e 3, raggiungimento dell’obiettivo di neutralizzazione delle emissioni di CO₂ per le emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scope 1 e scope 2) con l’acquisto di Carbon offsets.
- **4 Transformation** - L’ulteriore livello è stato introdotto per impegnare gli aeroporti aderenti alla riduzione assoluta delle emissioni di scope 1 e 2 secondo una traiettoria che deve comunque conseguire l’obiettivo “net zero” entro il 2050. Vengono rafforzati anche gli impegni relative allo scope 3 attraverso l’adozione di uno specifico Stakeholder Partnership Plan.
- **4+ Transition** - Come per il livello 3+ il conseguimento di questo livello si ottiene neutralizzando le emissioni residue con l’acquisto di Carbon offsets.

“*Net Zero Emissions*” rappresenta l’obiettivo, in materia di sostenibilità, più rilevante per SEA. Per raggiungerlo è stato predisposto un piano, che in larga parte riflette le best practices introdotte, a livello Europeo, dai principali attori del settore. Gli aeroporti devono primariamente ridurre le emissioni assolute e neutralizzare le emissioni residue investendo nella rimozione e stoccaggio della CO₂. Le emissioni residue vengono compensate tramite l’acquisizione di Carbon Credits accreditati dal programma ACA, garantendo in questo modo la neutralità climatica anche nel corso del periodo di conseguimento degli obiettivi di riduzione. Nel 2022 i costi sostenuti per l’acquisto di Carbon Credits sono stati pari a 186 migliaia di euro.

Per supportare gli obiettivi di decarbonizzazione, a giugno 2022 è stato istituito il “Net Zero Team”, un gruppo di lavoro multidisciplinare, composto da rappresentanti di sei Direzioni aziendali, che assicura:

- la definizione e la comunicazione di una roadmap chiara e condivisa delle iniziative, già avviate e di futura attivazione, in base alle linee guida espresse dal Sustainability Committee ed in linea con il piano di sostenibilità di SEA;
- il program management delle iniziative (progettazione ed esecuzione), nonché l’opportuna sistematizzazione del patrimonio informativo collegato;
- il presidio omogeneo delle tematiche trasversali alle diverse iniziative Net Zero 2030, quali quelle relative ad aspetti *finance, supply, legal e di risk management*.

L’orientamento di SEA nel raggiungimento dei propri obiettivi si articola sulle seguenti direttrici:

- Individuazione di soluzioni sostenibili per l’approvvigionamento energetico;
- Investimenti e iniziative per ridurre le emissioni delle attività tipiche dell’aeroporto;
- Investimenti e iniziative per ridurre le emissioni delle attività “a monte” (aerei);
- Investimenti e iniziative per ridurre le emissioni delle attività a valle (automobili).

Le iniziative legate al primo punto riguardano l’approvvigionamento di energia elettrica e calore da fonti rinnovabili. Le iniziative legate alla riduzione delle emissioni delle attività tipiche dell’aeroporto sono riconducibili all’uso di bus interpista Cobus elettrici, alla conversione della flotta di auto aziendali in veicoli ibridi o elettrici e l’installazione di strutture a supporto di queste ultime, quali postazioni di ricarica anche per i veicoli elettrici operanti in *air-side*. La riduzione delle emissioni delle attività a monte si basa sul presupposto che la vera discontinuità avverrà con l’implementazione graduale dei combustibili aeronautici sostenibili (SAF) in luogo di quelli fossili e con l’arrivo sul mercato di nuovi aerei a propulsione elettrica e a idrogeno la cui operatività è prevista a partire dal 2035.

In quest’ottica sono state sviluppate e concretizzate diverse iniziative ricadenti nell’Accordo quadro di collaborazione sottoscritto con ENI a fine 2021 per il rifornimento ai voli privati e commerciali di biocarburanti SAF. Tra queste iniziative la principale è stata l’avvio della fornitura sistematica di Sustainable Aviation Fuel (SAF) presso gli aeroporti di Malpensa e Linate. Al momento tale fornitura è destinata esclusivamente ai voli di DHL, ma nel corso del 2023 l’utilizzo del carburante SAF sarà reso disponibile ai vettori che ne faranno richiesta.

Le iniziative legate alla riduzione delle emissioni delle attività a valle sono riconducibili, invece, all’accessibilità: almeno il 40% delle emissioni connesse alle attività dell’aeroporto deriva direttamente dal traffico automobilistico. È volontà di SEA incentivare, per entrambi gli aeroporti, il nuovo sistema “aria-ferro”, che coinvolge non solo gli aeroporti ma anche il sistema di collegamenti da e per gli aeroporti. In quest’ottica l’apertura della linea 4 della metropolitana è stata accompagnata da alcune iniziative di SEA quali la predisposizione impiantistica dell’area propedeutica all’installazione di 10 punti di ricarica per autovetture elettriche.

Anche il progetto della realizzazione del collegamento ferroviario tra il Terminal 2 e Gallarate, a cui SEA partecipa con la realizzazione di alcuni interventi in testata pista, favorirà il trasporto sostenibile.

Da ultimo, l'introduzione progressiva della Urban Air Mobility (piccoli velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale) rappresenta una nuova frontiera per decongestionare il traffico in ambito urbano e velocizzare gli spostamenti urbani e sub urbani a zero emissioni.

In quest'ambito si colloca l'accordo di partnership tra SEA e Skyports, leader mondiale nella progettazione e gestione di vertiporti, finalizzato alla valutazione dell'opportunità di sviluppare e gestire un network di vertiporti in Italia, a partire da Milano.

Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari

Principali dati di traffico del Sistema Aeroportuale di Milano

Nel 2022, il Sistema Aeroportuale di Milano, gestito dal Gruppo SEA, ha servito 28,9 milioni di passeggeri, in crescita del +108% rispetto all'esercizio 2021 e pari all'82% del traffico registrato nel 2019. L'attività cargo, che nel 2021 ha raggiunto il record storico di 743 mila tonnellate di merce movimentate su Malpensa e Linate, nel 2022 ha registrato una leggera contrazione: sono state gestite 717 mila tonnellate di merce, in flessione del -3% rispetto al 2021 e maggiori del +30% rispetto al 2019. L'aviazione generale, con oltre 32,6 mila movimenti gestiti nel 2022, ha registrato un incremento del +20% rispetto al 2021 e del +33% rispetto al 2019.

Aviazione Commerciale	2022	2021	Δ %	2019	Δ %
Passeggeri [k]	28.883	13.879	+108%	35.243	-18%
Linate	7.669	4.307	+78%	6.537	+17%
Malpensa	21.214	9.572	+122%	28.706	-26%
Merci [k ton]	717,2	743,1	-3,5%	551,4	+30%
Linate	1,7	1,3	+27%	6,4	-74%
Malpensa	715,5	741,8	-3,5%	545,0	+31%
Movimenti [k]	256,0	158,5	+62%	295,3	-13%
Linate	75,4	45,4	+66%	69,8	+8,0%
Malpensa	180,6	113,1	+60%	225,5	-20%
di cui Passeggeri	148,9	81,3	+83%	213,2	-30%
di cui Cargo	31,7	31,8	-0,4%	12,3	+158%

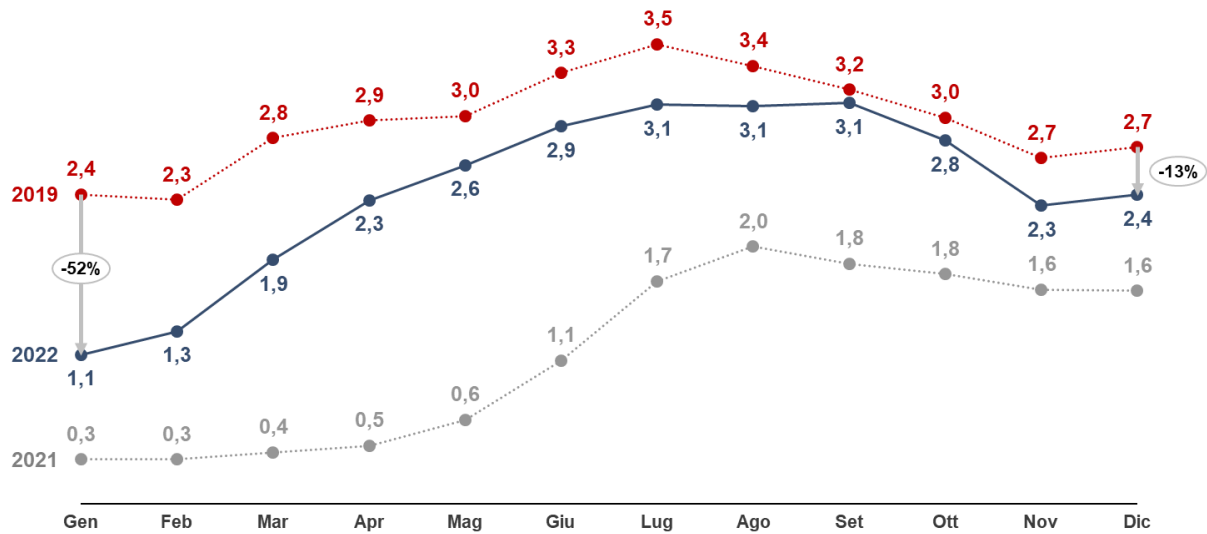
Aviazione Generale	2022	2021	Δ %	2019	Δ %
Movimenti [k]	32,6	27,3	+20%	24,5	+33%
Linate	26,6	22,0	+21%	16,0	+67%
Malpensa	6,1	5,2	+16%	8,6	-29%

Passeggeri in arrivo e partenza

Merci in import ed export

In linea con quanto accaduto a livello europeo, il traffico passeggeri di Linate e Malpensa è cresciuto a partire dal mese di marzo raggiungendo i valori massimi nei mesi di luglio, agosto e settembre con oltre 3 milioni di passeggeri al mese, e un recupero medio nella *summer season* dell'89% del traffico 2019; il grafico seguente mostra il traffico passeggeri per mese confrontato con l'anno precedente e con l'esercizio 2019.

Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre

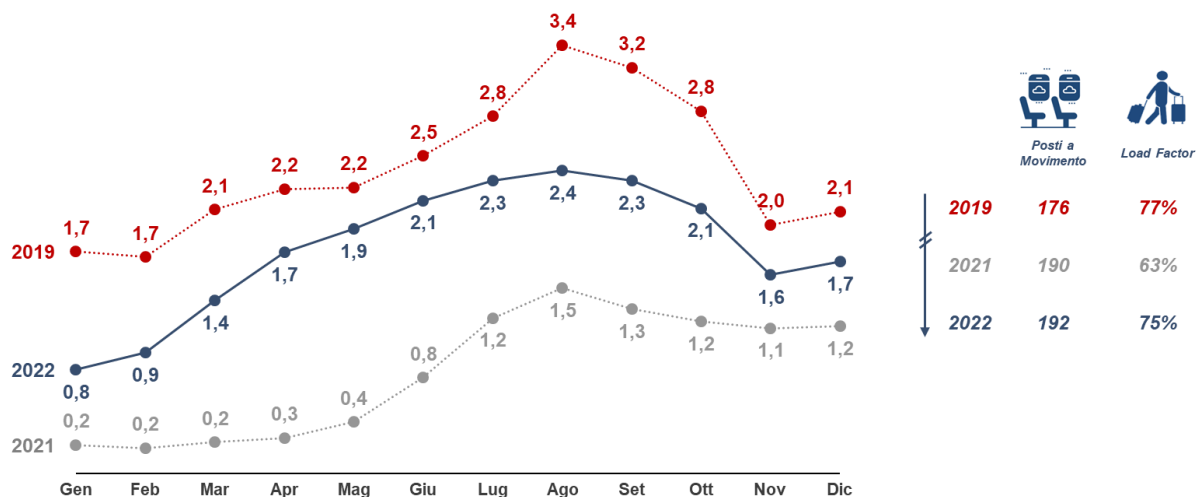


Aviazione commerciale

Malpensa

Nel 2022 dall'aeroporto di Malpensa sono transitati 21,2 milioni di passeggeri, in crescita del +122% rispetto allo stesso periodo del 2021 ed in contrazione del -26% rispetto al 2019. Il numero dei movimenti, pari a 149 mila, è aumentato rispetto al 2021 del +83% (-30% vs. il 2019). Il recupero di traffico rispetto al 2021 è ascrivibile all'apertura di nuovi collegamenti, al potenziamento di quelli esistenti e al maggior riempimento delle macchine (load factor medio nel 2022 pari al 75%, rispetto al 63% del 2021 e al 77% del 2019) unitamente ad un aumento della dimensione degli aerei (tra il 2021 e il 2022 la capacità media degli aeromobili è passata da 190 a 192, nel 2019 era pari a 176 posti a movimento).

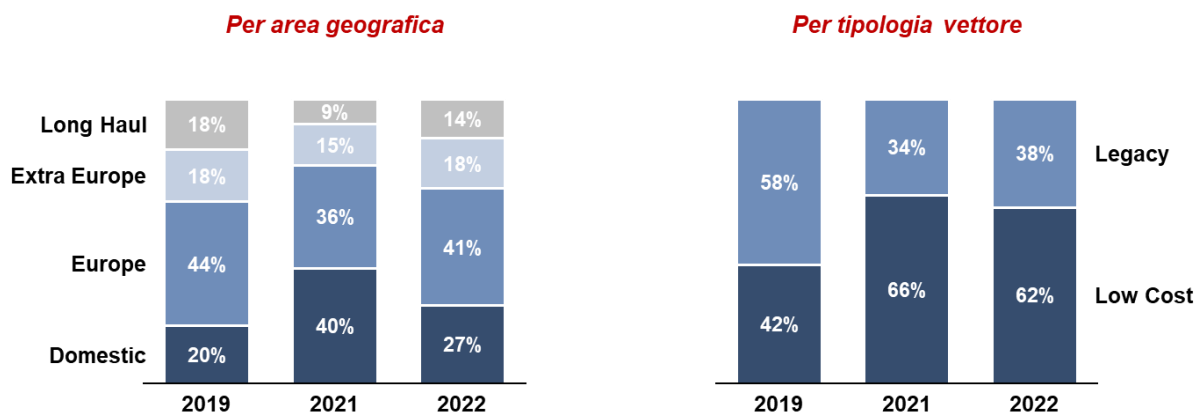
Passeggeri per mese [mln] gennaio - dicembre



In questa fase di recupero dei volumi al livello pre-crisi, la distribuzione delle quote di mercato per area geografica si è mantenuta sostanzialmente costante, con una marcata prevalenza di traffico internazionale, forte anche della tipologia di vettori che operano sullo scalo. La prevalenza di vettori low-cost ha infatti favorito i collegamenti domestici ed europei che hanno generato rispettivamente il 27% ed il 41% dei volumi di traffico operati da Malpensa (circa i due terzi del traffico passeggeri di Malpensa); inoltre, la rifocalizzazione dei vettori low-cost verso destinazioni domestiche ha consentito a questo segmento di raggiungere i volumi di traffico pre-pandemia.

Di contro, i segmenti extra-Europa e lungo raggio (destinazioni con distanza da Malpensa maggiore di 3.500 km), con una quota di mercato complessiva del 31%, si confermano essere le tratte maggiormente penalizzate dalla pandemia e dal conflitto: se da un lato sono stati riattivati i collegamenti verso il Nord America, con un numero di vettori attivi addirittura superiore al 2019, dall'altro permangono nel continente asiatico importanti limitazioni alla mobilità di persone. Solamente dal mese di novembre 2022 sono stati riattivati i primi collegamenti diretti verso la Cina (Pechino e Wenzhou), a seguito della revisione della politica zero-Covid, applicata dalla Cina fino a quel momento.

Quote di mercato [% passeggeri] gennaio - dicembre

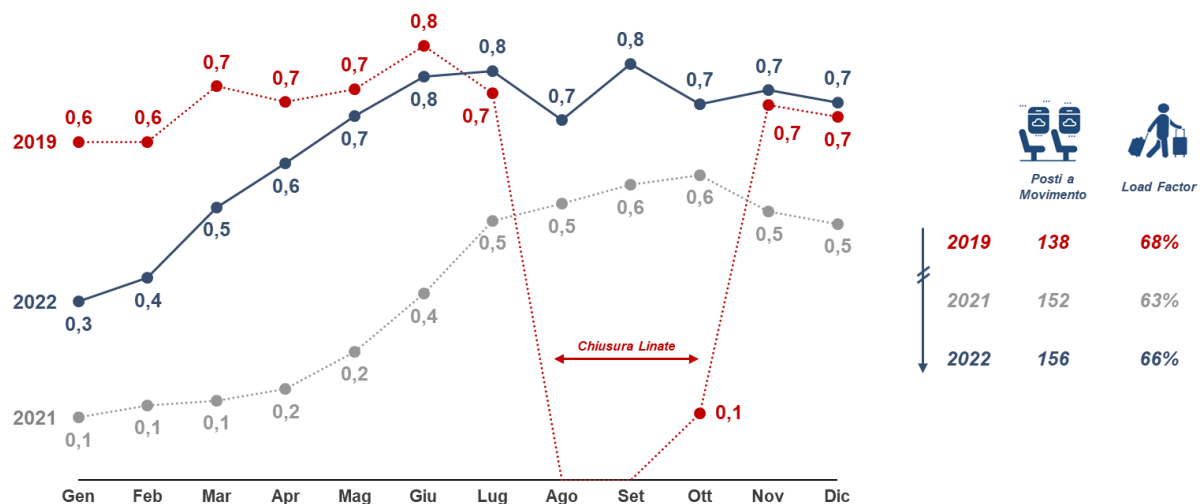


Le restrizioni ai collegamenti aerei, non omogenee sui diversi segmenti di traffico, hanno indotto un incremento della market share dei vettori low-cost, tipicamente concentrati su collegamenti *point-to-point* verso destinazioni domestiche e continentali, meno impattati dalle restrizioni alla mobilità: i vettori low-cost nel 2022 hanno così raggiunto una share del 62%, incrementando di ca. 20 p.p. la loro quota di mercato a Malpensa del 2019.

Linate

Nel 2022 dall'aeroporto di Linate sono transitati 7,7 milioni di passeggeri, in crescita del +78% rispetto al 2021 ed in aumento del +17% rispetto al 2019 (nel 2019 lo scalo di Linate è stato chiuso da agosto ad ottobre). I movimenti gestiti sono stati pari a 75 mila, in aumento del +66% rispetto al 2021 e del +8% rispetto al 2019. Anche a Linate la dimensione media delle macchine – in termini di posti disponibili – è aumentata significativamente, raggiungendo i 156 posti a movimento, in incremento rispetto al 2021 e al 2019 rispettivamente del +2% e del +13%. I passeggeri a movimento, nonostante il load factor si sia attestato al 66% nel 2022 (-2 p.p. vs. 2019), risultano in aumento rispetto al valore pre-crisi (94 passeggeri a movimento nel 2019 vs. i 102 del 2022). L'incremento delle dimensioni della macchina media è riconducibile alla scelta di ITA e di British Airways di sostituire gli Embraer con Airbus (A319, A320 e A321) e all'utilizzo degli slot ex Alitalia - ex Air Italy anche da parte dei vettori low-cost, che operano con velivoli di dimensioni maggiori.

Passeggeri per mese [mln] gennaio – dicembre



Come già citato, nel corso del 2022 sono stati riassegnati parte degli slot resi disponibili a seguito della sospensione dell'attività volativa di Alitalia ed Air Italy, permettendo così ad alcuni vettori di incrementare la propria attività sullo scalo (ad esempio, Air France, KLM, Air Dolomiti e easyJet) e a Wizzair di iniziare ad operare stabilmente da Linate.

L'ingresso di nuovi vettori ed il rinnovato assetto della compagnia di bandiera (ora ITA) hanno determinato anche una redistribuzione delle quote di mercato - in termini di movimenti - tra i principali vettori operanti sullo scalo. La quota di mercato di Alitalia del 2019, pari al 70%, si confronta con quella della neocostituita ITA Airways, pari a ca. il 60% nel 2022.

Così come accaduto nel 2021, anche per il 2022 la normativa europea ha derogato alla soglia dell'80% di utilizzo degli slot per il mantenimento della storicità di assegnazione; in particolare, fino a marzo 2022 ha ridotto tale limite al 50%, incrementandolo da aprile e per tutta la IATA *Summer Season* al 64%. Dalla *winter season* 2022/2023 la percentuale minima per il mantenimento degli slot è stata nuovamente rivista al 75%.

Ulteriore elemento di discontinuità con il passato è rappresentato dai voli di continuità territoriale (da/per la Sardegna), soggetti a oneri di servizio pubblico: tali collegamenti, operati dal 2013 al 2019 da Alitalia e Air Italy (ex Meridiana), sono gestiti sinergicamente da Volotea e ITA, in assenza di una compensazione economica. Nel mese di settembre 2022, ambedue le compagnie aeree hanno dato disdetta a tale servizio in conseguenza dell'incremento subito dai costi operativi (in primis, il costo del carburante) assicurando la continuità dei collegamenti fino al mese di febbraio 2023; a partire dallo stesso mese, le stesse rotte saranno operate dai nuovi aggiudicatari del bando di gara per la continuità territoriale sulla Sardegna.

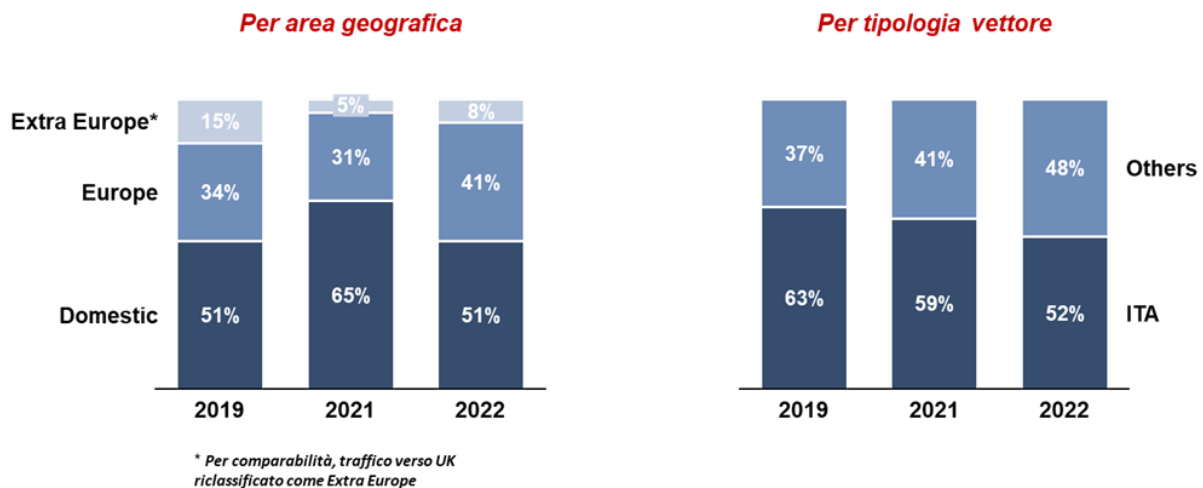
Infine, nel mese di settembre 2022, a seguito del parere positivo della Commissione Europea del 18 agosto, è entrato in vigore il Decreto Giovannini, che prevede per l'aeroporto di Linate:

- l'ampliamento del portafoglio di destinazioni servite a quelle con distanza ortodromica da Linate inferiore a 1.500 km (UK inclusa), anche non UE;
- il mantenimento del limite massimo di capacità oraria pari a 18 movimenti/orari, movimenti operati da vettori comunitari (o identificati da un Paese sulla base di accordi verticali) con aeromobili a corridoio singolo (*narrow body*);
- la limitazione dell'attività volativa dei vettori ai soli collegamenti *point-to-point*.

In linea con la precedente normativa, l'attuale decreto non prevede modalità di controllo e osservanza della distribuzione dei titoli di viaggio tra Linate e qualsiasi altro aeroporto al di fuori dei limiti stabiliti dal decreto.

La distribuzione del traffico per area geografica nel 2022 è perfettamente allineata al dato pre-pandemia: 51% traffico domestico e 49% traffico internazionale (destinazioni Europee, fatta eccezione per il Regno Unito, servito da Linate in deroga fino all'entrata in vigore del Decreto Giovannini).

Quote di mercato [% passeggeri] gennaio – dicembre



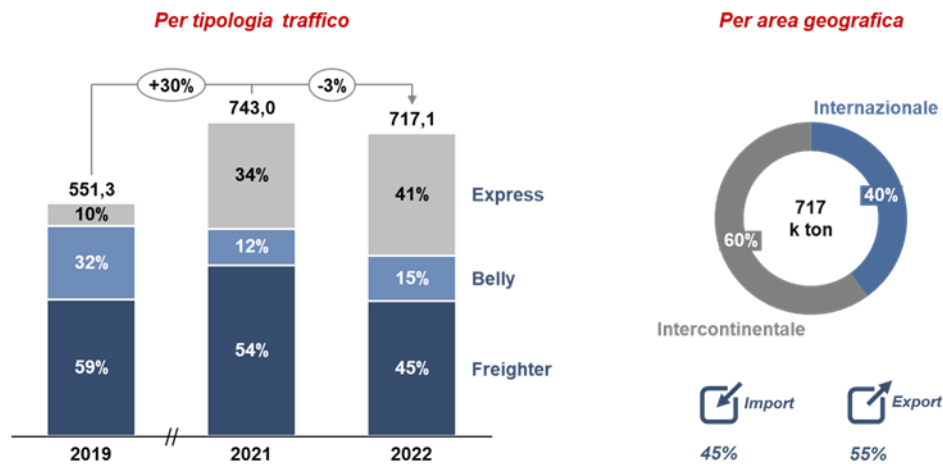
Cargo

Nel 2022 il comparto cargo ha gestito 717 mila tonnellate di merce (trasportate su macchine all cargo o nella stiva di voli passeggeri), in flessione del -3% rispetto al 2021 e in crescita del +30% rispetto al 2019. Anche il numero dei movimenti all cargo a Malpensa, pari a 31,7 mila nel 2022, è allineato alle performance 2021 ed in aumento del +158% rispetto al 2019. La crescita sostenuta del numero dei movimenti, più che proporzionale all'incremento delle merci, è riconducibile alla diminuzione dei quantitativi di merce trasportata per singolo movimento, effetto della maggiore presenza di vettori express, che tipicamente trasportano merci con un peso inferiore.

Come riportato nel grafico sottostante, dall'analisi delle merci trasportate per tipologia di traffico, dal 2019 al 2022 emerge una crescita sostenuta del comparto express, anche legata alla realizzazione della nuova base DHL (ultimo trimestre 2020) ed ai nuovi magazzini di Amazon (da ottobre 2021); con 291 mila tonnellate di merce trasportata, il segmento express cresce nel 2022 del +15% vs. il 2021 e del +434% vs. il 2019.

Anche il traffico merci su aeromobili a configurazione mista (belly), sebbene ancora in riduzione rispetto al 2019 del -39%, ha registrato un incremento del +23% rispetto al 2021, raggiungendo 106 mila tonnellate; il recupero del segmento belly, nel 2022, è direttamente collegato alla ripresa dei voli passeggeri verso destinazioni di medio e lungo raggio. In controtendenza, invece, il comparto freighter che ha registrato una flessione del -21% rispetto al 2021 corrispondenti ad una riduzione di 84 mila tonnellate di merce (in linea, in valore assoluto, con il dato 2019): detta flessione parrebbe riconducibile anche alla riconversione al trasporto passeggeri di alcuni aeromobili che durante il periodo della pandemia sono stati adibiti esclusivamente al trasporto merce, sfruttando, oltre alla capacità di stiva, anche lo spazio in cabina (cd. voli "preighter"). Tale attività, regolamentata durante il periodo pandemico e interrotta da luglio 2022, è stata solo in parte assorbita dall'attività degli aeromobili passeggeri (belly).

Merci [k ton] gennaio - dicembre



I risultati ottenuti nel 2022 confermano il ruolo della Cargo City di Malpensa come primario polo italiano per gli scambi di merce in import ed export, che rispettivamente costituiscono il 45% ed il 55% delle merci movimentate. La crescita del segmento express, in combinazione con un traffico passeggeri intercontinentale ancora in fase di recupero, ha portato ad un incremento della quota di mercato del trasporto merci internazionale dal 37% del 2021 al 40% del 2022.

Aviazione Generale

SEA Prime nel 2022 ha gestito 32,6 mila movimenti di aviazione generale (Linate e Malpensa), in crescita del +20% rispetto al 2021 e del +33% rispetto al 2019, con un progressivo recupero da inizio anno della dimensione media degli aeromobili, oltre che dei relativi movimenti.

La crescita è stata trainata dal traffico internazionale (+24% rispetto al 2021) con una quota del 67% sulle attività gestite, invertendo così la situazione registrata durante la pandemia quando il traffico domestico costituiva il principale segmento di traffico. La ripresa di eventi in presenza, come la Design Week tenutasi a giugno e la Fashion Week a settembre, unitamente alla piena riapertura di Milano e del Nord Italia al turismo internazionale, hanno rappresentato i principali driver di sviluppo del traffico.

Aviazione Generale	2022	2021	Δ %	2019	Δ %
Movimenti [k]	32,6	27,3	+20%	24,5	+33%
Linate	26,6	22,0	+21%	16,0	+67%
Malpensa	6,1	5,2	+16%	8,6	-29%
Tonnellate [k]	545,0	418,7	+30%	406,7	+34%
Linate	437,4	329,5	+33%	261,4	+67%
Malpensa	107,6	89,2	+21%	145,3	-26%
Passeggeri [k]	61,7	48,3	+28%	50,4	+22%
Linate	50,1	39,2	+28%	31,9	+57%
Malpensa	11,5	9,2	+26%	18,5	-38%

Nel 2022 la dimensione media degli aeromobili in transito sugli scali di SEA Prime è stata pari a 16,7 tonnellate, in crescita a seguito della ripresa del traffico di medio e lungo raggio (15,3 tonnellate nello stesso periodo del 2021): la dimensione delle macchine supera quindi il livello del 2019, pari a 16,6 tonnellate.

Conto economico

I principi contabili applicati per la predisposizione dei dati consolidati dell'esercizio 2022 sono conformi a quelli adottati per la redazione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2021. Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2022 è variato rispetto al 31 dicembre 2021, a seguito della cessione, finalizzata nel terzo trimestre, della Società Sea Energia Spa, controllata al 100% da Sea Spa. Il risultato della società, rettificato dalla minusvalenza da cessione registrata nel bilancio consolidato, è stato classificato nella riga "Risultato netto da Attività cessate".

A dicembre 2021 era stata inoltre costituita la società Airport ICT Services, che si occupa della fornitura e la progettazione di sistemi informatici e del supporto all'uso degli stessi ed è controllata al 100% da Sea Spa. Nel mese di febbraio 2022, Sea ha conferito in tale società immobilizzazioni materiali per 6.039 migliaia di euro e passività, riconducibili principalmente al conferimento di personale, per 1.482 migliaia di euro.

(in migliaia di euro)	2022	2021	Variazione	Var % 2022/2021
Ricavi di gestione	734.840	325.232	409.608	125,9%
Ricavi per lavori su beni in concessione	32.676	23.749	8.927	37,6%
Totale ricavi	767.516	348.981	418.535	119,9%
Costi di gestione				
Costi del lavoro	192.527	138.642	53.885	38,9%
Altri costi di gestione	253.908	157.077	96.831	61,6%
Totale costi di gestione	446.435	295.719	150.716	51,0%
Costi per lavori su beni in concessione	30.832	21.521	9.311	43,3%
Totale costi	477.267	317.240	160.027	50,4%
Margine operativo lordo / EBITDA ⁽¹⁾	290.249	31.741	258.508	814,4%
Accantonamenti e svalutazioni	(4.745)	24.480	(29.225)	119,4%
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	30.671	20.499	10.172	49,6%
Ammortamenti	64.823	67.556	(2.733)	(4,0%)
Risultato operativo	199.500	(80.794)	280.294	346,9%
Proventi (oneri) da partecipazioni	17.463	(382)	17.845	4671,5%
Oneri finanziari netti	17.391	19.795	(2.404)	(12,1%)
Risultato prima delle imposte	199.572	(100.971)	300.543	297,7%
Imposte dell'esercizio	13.149	(23.755)	36.904	155,4%
Risultato netto da attività in funzionamento	186.423	(77.216)	263.639	341,4%
Risultato netto da Attività cessate	(3.960)	2.100	(6.060)	(288,6%)
Risultato di pertinenza dei terzi	3	3	0	0,0%
Risultato del Gruppo	182.460	(75.119)	257.579	342,9%

(1) L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti

I risultati dell'esercizio 2022 includono ricavi per contributi pubblici da Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro, finalizzati alla parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia e, a deduzione degli oneri energetici, il contributo pari a 6.099 migliaia di euro in applicazione dei decreti emanati nel 2022 che riconoscono un credito d'imposta alle imprese non energivore dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 16,5

kWh che abbiano registrato un incremento del costo al kWh di oltre il 30% rispetto al 2019. Infine, il costo del lavoro include l'importo di 26.351 migliaia di euro per il nuovo piano di pensionamenti anticipati avviato nel mese di ottobre 2022, di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia).

Al fine di rappresentare la dinamica gestionale del Gruppo SEA, i commenti sull'andamento economico del periodo di Ricavi, Costi, EBITDA ed EBIT di seguito riportati, sono stati elaborati escludendo tali componenti.

L'EBITDA dell'esercizio 2022, pari a 290.249 migliaia di euro, al netto delle menzionate poste straordinarie è pari a 166.400 migliaia di euro, in significativo incremento rispetto al precedente esercizio (+134.552 migliaia di euro). Tale positiva performance è dovuta alla crescita dei ricavi della gestione (+265.507 migliaia di euro), conseguente ai maggiori volumi di traffico gestiti, in parte mitigata da un incremento dei costi di gestione (+130.571 migliaia di euro), legato non solo ai maggiori volumi di traffico, ma anche all'inatteso aumento dei costi energetici registrato nell'anno.

Il Risultato operativo (EBIT) è positivo per 199.500 migliaia di euro, 75.651 migliaia di euro al netto delle poste non ricorrenti. Il risultato rettificato da tali poste è in aumento di 156.338 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente e ha risentito, oltre che dei fattori esposti in precedenza, anche del rilascio del fondo svalutazione crediti, di maggiori accantonamenti a fondo di ripristino e di minori ammortamenti.

Il risultato netto delle attività in funzionamento, pari a 186.423 migliaia di euro, è risultato in incremento di 263.639 migliaia di euro se confrontato con la perdita di -77.216 migliaia di euro registrata nell'esercizio 2021.

Di seguito si commentano le principali voci del conto economico.

Ricavi

I ricavi di gestione dell'esercizio 2022, al netto dei contributi pubblici, sono risultati pari a 590.739 migliaia di euro e sono composti da:

- **Ricavi Aviation**, pari a 343.442 migliaia di euro, in incremento di +147.592 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per effetto della crescita del traffico passeggeri, dell'incremento di capacità operata dai vettori e del maggior riempimento medio degli aeromobili. Le performance del business cargo sono, invece, di poco inferiori rispetto a quelle dell'esercizio precedente in particolare per la minore capacità disponibile dovuta al termine dei cd. voli "preighter" (aeromobili passeggeri adibiti esclusivamente al trasporto merce) e al blocco degli scambi commerciali da/verso la Russia.
- **Ricavi Non Aviation**, pari a 231.982 migliaia di euro, in incremento di +115.332 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio dovuto al maggiore traffico passeggeri gestito. Tutti i comparti hanno registrato performance in crescita rispetto all'esercizio 2021; risulta particolarmente rilevante l'incremento dei ricavi da *shops* sia presso lo scalo di Linate, per la piena operatività degli spazi commerciali del nuovo corpo F (inaugurato nel mese di giugno 2021), sia presso lo scalo di Malpensa, per la riattivazione dei collegamenti internazionali e dei flussi di traffico di lungo raggio.
- **Ricavi General Aviation**, pari a 15.315 migliaia di euro, in incremento di +2.583 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per effetto del maggiore numero di movimenti gestiti e di maggiori ricavi commerciali.

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 23.749 migliaia di euro nell'esercizio 2021 a 32.676 migliaia di euro nell'esercizio 2022, con un incremento del 37,6%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark-up* rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark-up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

Costi di gestione

I costi operativi dell'esercizio 2022, al netto dei contributi caro energia e degli incentivi all'esodo relativi alla procedura di mobilità sono risultati pari a 426.183 migliaia di euro e sono composti da:

- Costo del lavoro, pari a 166.176 migliaia di euro, in incremento di +27.641 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per effetto della ridotta fruizione di ammortizzatori sociali, anche in conseguenza della ripresa del traffico, e degli incrementi retributivi previsti dal Contratto Collettivo Nazionale.

L'organico medio dell'esercizio, pari a 2.627 Full Time Equivalent (FTE), risulta inferiore di 30 unità (-1%) rispetto al 2021.

- Altri costi di gestione, pari a 260.007 migliaia di euro, in incremento di +102.930 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per, in ordine di importanza, la rilevante crescita dei costi energetici, l'aumento dei costi legati ai volumi di traffico ed il termine degli *amendment* contrattuali legati all'emergenza sanitaria. I costi energetici, in coerenza con la dinamica dei prezzi del gas, hanno registrato un incremento del +230% rispetto al 2021; al fine di mitigare l'effetto negativo dei costi energetici sul conto economico, il Gruppo ha implementato nuove iniziative di *energy saving* e accelerato quelle già in corso.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 21.521 migliaia di euro nel 2021 a 30.832 migliaia di euro nell'esercizio 2022. Essi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

Accantonamenti e svalutazioni

Nell'esercizio 2022 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un rilascio netto pari a 4.745 migliaia di euro (accantonamento netto di 24.480 migliaia di euro nel 2021) determinato per 943 migliaia di euro da accantonamenti netti a fondo oneri futuri (8.877 migliaia di euro nel 2021), da un rilascio netto di 5.688 migliaia di euro (15.603 migliaia di euro di accantonamento netto nel 2021) relativo al fondo svalutazione crediti.

Gli accantonamenti a fondo oneri futuri includono un accantonamento in materia di lavoro pari a 5.191 migliaia di euro e un rilascio netto di 4.249 migliaia di euro per nuovi contenziosi e franchigie assicurative.

Il rilascio netto del fondo svalutazione crediti è stato determinato principalmente dagli incassi di crediti, a seguito di una importante transazione con un vettore non più operativo, che, in base alla

policy aziendale, erano stati svalutati. Tale rilascio è stato solo parzialmente compensato da nuovi accantonamenti effettuati a seguito della rivalutazione del rischio della Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla nota 9.7 del Bilancio Consolidato.

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nell'esercizio 2022 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione è pari a 30.671 migliaia di euro (20.499 migliaia di euro nell'esercizio 2021), a fronte del quale non è stato registrato nessun rilascio. Tale accantonamento incorpora le valutazioni sulle previste manutenzioni dei cespiti rientranti nel diritto concessorio definite dal piano investimenti aggiornato negli ultimi mesi del 2022.

Ammortamenti

Nell'esercizio 2022 gli ammortamenti si riducono di 2.733 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2021, passando da 67.556 migliaia di euro a 64.823 migliaia di euro per effetto dei cespiti che hanno completato il processo di ammortamento, solo parzialmente compensato dall'incremento delle immobilizzazioni.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nell'esercizio 2022 i proventi netti da partecipazioni registrano un miglioramento pari a 17.845 migliaia di euro, passando da una perdita di 382 migliaia di euro del 2021 a un provento di 17.463 migliaia di euro del 2022 e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio netto e gli altri proventi e oneri. Il miglioramento, pari a 17.845 migliaia di euro, è sostanzialmente riconducibile al miglioramento dei risultati conseguiti dalle società collegate rispetto al precedente esercizio.

Proventi e oneri finanziari

Nel corso del 2022 gli oneri finanziari netti sono diminuiti di 2.404 migliaia di euro, passando da 19.795 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 a 17.391 migliaia di euro al 31 dicembre 2022.

Tale riduzione è prevalentemente da attribuirsi ai minori interessi maturati a seguito del rimborso nel corso dell'esercizio 2021 del prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021", il cui rimborso era stato finanziato anticipatamente ad ottobre 2020 attraverso l'emissione del prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/2 2020-2025" e dal rimborso anticipato dei Term Loans 2020, per la maggior parte rimborsati tra il secondo semestre 2021 e il 2022.

Imposte

Nell'esercizio 2022 sono state registrate imposte per 13.149 migliaia di euro calcolate sul reddito imponibile sostanzialmente inferiore rispetto al risultato ante imposte civilistico per effetto dell'irrelevanza fiscale sia del c.d. "Fondo Ristori" previsto dalla L. 178/2020 (incassato nel 2022 a parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia Covid-19) sia del c.d. "Credito d'imposta per le imprese non energivore" come disciplinato dai DL 21/2022 e ss. (riconosciuto al fine di mitigare i maggiori oneri sostenuti per l'acquisto di energia elettrica), unitamente alla detassazione in regime di "Participation Exemption" della plusvalenza derivante dalla cessione di Sea Energia.

Risultato netto da Attività cessate

Il risultato netto da Attività destinate alla vendita, relativo al settore Energy, rileva una perdita netta pari a 3.960 migliaia di euro (utile netto pari a 2.100 migliaia di euro nel 2021). La voce comprende, come già anticipato precedentemente, il risultato della società SEA Energia SpA pari a un utile di 127 migliaia di euro, registrato nei primi 9 mesi del 2022, periodo in cui la società era parte del Gruppo SEA. Esso include anche la minusvalenza registrata nel consolidato, pari a 4.087 migliaia di euro, per effetto della cessione della partecipazione e calcolata sul patrimonio netto al momento della cessione, rettificato secondo i principi IAS/IFRS.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia un utile di 182.460 migliaia di euro in miglioramento di 257.579 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2021, che aveva registrato una perdita netta pari a 75.119 migliaia di euro.

Stato patrimoniale riclassificato

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	939.793	945.659	(5.866)
Immobilizzazioni materiali	142.994	146.556	(3.562)
Diritti d'uso beni in leasing	14.008	12.996	1.012
Investimenti immobiliari	3.399	3.401	(2)
Partecipazioni in società collegate	82.178	65.745	16.433
Altre Partecipazioni	1	1	0
Imposte differite attive	111.768	118.132	(6.364)
Altri crediti non correnti	60.496	52.408	8.088
Capitale immobilizzato (A)	1.354.637	1.344.898	9.739
Rimanenze	1.558	1.738	(180)
Crediti commerciali	122.628	95.928	26.700
Crediti per imposte dell'esercizio	4.769	794	3.975
Altri crediti	6.853	4.961	1.892
Attività di esercizio a breve	135.808	103.421	32.387
Attività destinate alla vendita	0	47.512	(47.512)
Debiti commerciali	190.558	145.040	45.518
Altri debiti	290.727	177.234	113.493
Debiti per imposte dell'esercizio	11.467	8.609	2.858
Passività di esercizio a breve	492.752	330.883	161.869
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	0	12.292	(12.292)
Capitale circolante (B)	(356.944)	(192.242)	(164.702)
Fondi rischi e oneri (C)	(229.124)	(213.112)	(16.012)
Fondi relativi al personale (D)	(30.942)	(44.036)	13.094
Altri debiti non correnti (E)	(6.590)	(84.736)	78.146
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	731.037	810.772	(79.735)
Patrimonio netto di Gruppo	(342.836)	(155.906)	(186.930)
Patrimonio netto di terzi	(31)	(31)	0
Indebitamento finanziario netto ⁽¹⁾	(388.170)	(654.835)	266.665
Totale fonti di finanziamento	(731.037)	(810.772)	79.735

Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2022 rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (al 31 dicembre 2021 erano pari rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro).

(1) L'indebitamento finanziario netto o posizione finanziaria netta (PFN) è determinato come somma di liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti) e del fair value dei derivati a copertura di poste dell'indebitamento finanziario. L'indebitamento finanziario, al pari delle altre voci di Stato patrimoniale non comprende l'indebitamento finanziario delle attività discontinue.

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.354.637 migliaia di euro, registra un aumento di 9.739 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per effetto: *i)* della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 54.551 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 62.282 migliaia di euro (ammortamenti esposti al netto dell'effetto IFRS 16); *ii)* dell'incremento dei Diritti d'uso dei beni in leasing, per un valore pari a 1.012 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021; *iii)* dell'incremento del valore delle partecipazioni in società collegate (16.433 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a *equity* delle stesse; *iv)* del decremento delle imposte differite attive nette pari a 6.364 migliaia di euro; *v)* dell'incremento degli Altri crediti non correnti, pari a 8.088 migliaia di euro, principalmente per l'adeguamento del valore dell'attività relativa all'*indemnification right* connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

Il Capitale circolante netto, pari a -356.944 migliaia di euro, si incrementa di 164.702 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori. Le attività a breve aumentano per effetto di un aumento sia dei crediti commerciali, principalmente a seguito dell'incremento del fatturato, come anche dei crediti per imposte e degli altri crediti. Le passività a breve hanno contribuito positivamente alla dinamica del capitale circolante, essendo aumentati sia i debiti commerciali sia gli altri debiti. L'aumento degli altri debiti è principalmente determinato dalla riclassifica tra le passività a breve del debito relativo alla seconda tranche del dividendo straordinario deliberato dall'Assemblea del 30 settembre 2019 e pari a 84.728 migliaia di euro. La Società, visti i risultati consuntivi del 2022 e le ottime previsioni sia economiche che di traffico, ha reputato opportuno riclassificare tale debito a breve fermo restando che la verifica del raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario della Società è stata demandata al Consiglio di Amministrazione, che dovrà deliberarne il pagamento qualora ritenesse raggiunte le condizioni.

Tra gli altri debiti sono aumentati anche quelli per canone concessorio verso lo Stato, segnale di una ripresa delle attività di business, e verso dipendenti a seguito dell'avvio, in data 28 settembre 2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia).

A seguito della cessione in data 29 settembre 2022 della società SEA Energia il valore delle Attività destinate alla vendita, e delle Passività connesse alle attività destinate alla vendita, pari a rispettivamente 47.512 migliaia di euro e 12.292 migliaia di euro al 31 dicembre 2021, risulta pari a zero.

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2022 ammonta a 731.037 migliaia di euro, con un decremento di 79.735 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021	Variazione
Rimanenze	1.558	1.738	(180)
Crediti commerciali	122.628	95.928	26.700
Debiti commerciali	(190.558)	(145.040)	(45.518)
Crediti / (debiti) diversi	(290.572)	(180.088)	(110.484)
Attività destinate alla vendita	0	47.512	(47.512)
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	0	(12.292)	12.292
Totale capitale circolante netto	(356.944)	(192.242)	(164.702)

Gli altri debiti non correnti si riferiscono esclusivamente alla quota a lungo dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, in data 28 settembre 2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). La diminuzione rispetto all'esercizio precedente è legata alla sopracitata riclassifica del debito verso gli azionisti.

Indebitamento finanziario netto

A fine dicembre 2022 l'indebitamento finanziario netto, pari a 388.170 migliaia di euro, evidenzia un miglioramento di 266.665 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021, il cui saldo risultava pari a 654.835 migliaia di euro.

Il miglioramento dei valori di indebitamento finanziario netto è legato oltre alla favorevole dinamica dei flussi di cassa della gestione corrente anche all'incasso dei fondi previsti dalla "Legge di bilancio 2021" e dalla Delibera della Giunta della Regione Lombardia, pari complessivamente a 144.101 migliaia di euro.

Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA

Si riporta di seguito la riconciliazione tra il patrimonio netto della Capogruppo SEA SpA e il patrimonio netto di consolidato.

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2021	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2022
Bilancio della Capogruppo	77.582		4.470	194.919	276.971
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	35.782	(3)		(27.961)	7.818
Retifiche per valutazione equity collegate	47.778			15.264	63.042
Altre scritture di consolidamento	(5.204)			241	(4.963)
Bilancio Consolidato	155.937	(3)	4.470	182.463	342.867

Indicatori Alternativi di Performance

Il Gruppo SEA utilizza gli Indicatori Alternativi di Performance (IAP) al fine di trasmettere in modo più efficace le informazioni sull'andamento della redditività dei business in cui opera, nonché sulla propria situazione patrimoniale e finanziaria. In accordo con gli orientamenti pubblicati il 5 ottobre 2015 all'European securities and markets (Esma/2015/1415) e in coerenza con quanto previsto dalla comunicazione Consob 92543 del 3 dicembre 2015, sono di seguito esplicitati il contenuto e il criterio di determinazione degli IAP utilizzati nel presente bilancio:

- L'EBITDA o “Margine operativo lordo” o “Risultato operativo lordo” è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.
- L'EBIT o “Risultato operativo” è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi inclusi accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.
- Per “Indebitamento finanziario Netto” o “Posizione finanziaria Netta” si intende liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti).
- Per “Capitale circolante netto” si intende somma di rimanenze, crediti commerciali, altri crediti correnti, altre attività finanziarie correnti, crediti tributari, altri debiti, debiti commerciali e debiti per imposte.
- Per “Capitale investito netto” si intende la somma del “Capitale circolante” così come sopra definito e immobilizzazioni al netto dei fondi relativi al personale, altri debiti non correnti e di fondi rischi e oneri.
- Per “Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali” si intendono gli investimenti realizzati, al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12, della quota di oneri finanziari e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16.
- Per “Componenti non ricorrenti” o “Componenti non *recurring*” si intendono le poste derivanti da operazioni non ricorrenti. Tali poste, a giudizio del management e laddove specificato, possono essere escluse per una migliore comparabilità e valutazione dei risultati di bilancio. Alcuni degli indicatori sopra elencati sono, nella presente Relazione sulla gestione, esposti e descritti al netto delle “Componenti non ricorrenti” o “Componenti non *recurring*”.

Si specifica, infine, che gli IAP sono stati calcolati in maniera omogenea in tutti i periodi e non devono essere considerati sostitutivi di quelli convenzionali previsti dagli IAS/IFRS.

Investimenti del Gruppo SEA

Il Gruppo SEA ha realizzato nell'anno 2022 investimenti per 76.819 migliaia di euro. L'emergenza Covid aveva determinato il posticipo di alcuni progetti riguardanti iniziative di sviluppo prevalentemente concentrate nelle attività *non aviation*, privilegiando gli investimenti finalizzati a garantire la *safety* aeroportuale, la *compliance* normativa, la continuità operativa e il servizio ai passeggeri. Con la ripresa del traffico legata al venir meno dell'emergenza e all'annullamento di qualsiasi misura restrittiva, si è manifestata la necessità di riprogrammare alcuni investimenti al fine di garantire la riapertura del Terminal 2 di Malpensa.

La tabella seguente riporta il dettaglio degli investimenti realizzati nel 2022. Si specifica che durante l'esercizio non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo.

(in migliaia di euro)	2022
Infrastrutture di Volo	13.486
Aerostazioni (compreso BHS)	35.863
Cargo	4.233
Edifici vari	7.968
Viabilità e Parcheggi	2.001
Reti e impianti	5.519
Sistemi/Progetti ICT	4.646
Attrezzatura varia	3.103
Totale investimenti	76.819

Gli importi sono esposti al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (1,8 milioni di euro), della quota di oneri finanziari (0,11 milioni di euro) e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16.

Sulle infrastrutture *air-side* dell'Aeroporto di Malpensa i principali interventi hanno riguardato la riqualifica delle aree esistenti e i progetti correlati agli obiettivi di mantenimento e incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa presenti nello scalo. In particolare, si è proceduto al completamento degli interventi di miglioria della funzionalità e affidabilità del sistema degli aiuti visivi luminosi, alla prosecuzione delle opere correlate alla realizzazione di un sistema di sorveglianza e controllo per aeromobili (ASMGCS) e veicoli, nelle aree di manovra e di movimento.

Gli interventi più significativi che hanno interessato invece le infrastrutture *air-side* di Linate hanno riguardato la riqualifica di alcune zone di pavimentazione delle infrastrutture esistenti, il completamento degli interventi di rinnovo del sistema di "guide ottiche", il rinnovo dell'impianto di videosorveglianza del piazzale aeromobili, la conversione a LED delle torri faro e varie opere di rinnovo degli aiuti visivi luminosi.

Le principali opere realizzate presso il Terminal 1 sono relative a interventi finalizzati ad incrementare la funzionalità, la sicurezza e il livello di comfort offerto ai passeggeri. In particolare, si ricordano i seguenti principali progetti:

- messa in esercizio del *self-service bag drop* dell'isola di check-in n. 10;
- la prosecuzione del programma di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico;
- l'installazione dei nuovi apparati per il controllo dei bagagli di stiva;
- l'attivazione dei lavori riguardanti il "progetto Smart Security" (installazione di nuove linee automatizzate e di nuovi apparati EDS);
- l'attivazione dei lavori riguardanti l'installazione degli apparati di "*self-enrollmen*", necessari per un'adeguata gestione delle nuove procedure di controllo di frontiera che verranno applicate dal 2023 ("Entry Exit System");
- le modifiche di lay-out con incremento degli spazi destinati alla sosta dei passeggeri;

- la realizzazione di nuove aree di pre-imbarco ai gates del satellite centrale.

Si segnala, inoltre, la realizzazione dei lavori di adeguamento sismico della copertura, la prosecuzione degli interventi di unificazione ed aggiornamento tecnologico del sistema di rilevazione incendi e la realizzazione delle opere di miglioramento dei livelli di *safety* in area BHS.

A Linate, gli interventi principali si riferiscono alla prosecuzione delle opere di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, al completamento dei lavori riguardanti il “progetto *Smart Security*” (nuove linee automatizzate e nuovi apparati EDS) e all’attivazione delle opere correlate alla prossima entrata in esercizio delle procedure “*Entry Exit System*”.

Presso il Terminal 2, nel corso degli ultimi mesi dell’esercizio 2022, sono stati riattivati i progetti per il completamento delle opere che erano state sospese a seguito della chiusura, quali installazione apparati *self bag drop* in area check-in e adeguamento del sistema HBS allo standard 3 ECAC, oltre al ripristino della piena funzionalità di tutti i sottosistemi operativi e dei vari impianti.

In area Cargo sono stati eseguiti principalmente interventi di adeguamento del sistema di prevenzione incendi e di ripristino delle impermeabilizzazioni in copertura ai fabbricati su alcuni magazzini. È stato inoltre riattivato il magazzino merci presente nella zona nord del sedime in cui sono state trasferite le attività dell’operatore Amazon.

Sullo scalo di Malpensa si ricordano infine i vari interventi di manutenzione straordinaria relativi a reti e impianti oltre all’attivazione di nuove postazioni di ricarica per i veicoli elettrici operanti in *air-side*.

Tra i principali interventi eseguiti nelle altre zone dell’aeroporto si ricorda la riqualifica dell’area del parcheggio P3, gli interventi di adeguamento antincendio degli hangar SEA Prime e i lavori propedeutici alla realizzazione della nuova torre di controllo, la realizzazione in corso del nuovo hangar X destinato a velivoli di general aviation progettato nell’ottica di conseguire la certificazione BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) e l’avvio del progetto del nuovo deposito carburanti, che presenterà caratteristiche tali da poter gestire anche i carburanti SAF (sustainable aviation fuel) favorendo un sempre maggior utilizzo di tali prodotti al fine di ridurre l’impatto sull’ambiente prodotto dal trasporto aereo.

Gli investimenti in Information and Communication Technology hanno interessato principalmente i sistemi operativi di scalo, di *facility management*, di *workflow* e gestione documentale. Da segnalare inoltre gli interventi di potenziamento delle infrastrutture di rete e del *BHS-Baggage Handling System*.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Cessione della partecipazione in Malpensa Logistica Europa (MLE)

In data 10 febbraio 2023 è stato sottoscritto un accordo tra SEA S.p.A. e BCUBE Air Cargo S.p.A. per la cessione della partecipazione di minoranza nella società Malpensa Logistica Europa S.p.A., attualmente detenuta da SEA S.p.A.. La cessione non è stata al momento perfezionata in quanto l'accordo prevede delle condizioni sospensive, non ancora verificatesi.

Evoluzione prevedibile della gestione

Nei primi mesi del 2023, l'andamento del traffico aereo conferma il trend di recupero dei livelli pre-crisi registrato nel corso del 2022. Il mix di traffico resta molto simile a quello del 2022, con prevalenza di destinazioni di breve-medio raggio e una quota di mercato dei vettori low cost paragonabile a quella detenuta dalle compagnie legacy.

Con la ripresa dell'attività dei vettori legacy e la riattivazione dei modelli hub&spoke, si prevede che alcuni vettori low cost ripristinino il proprio network secondo la struttura pre-covid, con un maggior focus su destinazioni internazionali.

I flussi di traffico maggiormente penalizzati nel periodo della pandemia, ovvero i collegamenti verso le destinazioni asiatiche, sono stati riattivati a partire dal mese di novembre 2022, anche a seguito della cessazione della zero-Covid policy attuata da alcuni governi asiatici (Cina in primis). Nel primo trimestre 2023 sono aumentate le rotte verso l'Asia servite da Malpensa; per i prossimi mesi sono previste ulteriori aperture e un potenziamento delle frequenze verso la Cina (Shanghai e Pechino), Hong Kong, area del Golfo e Nord America.

Con riferimento al traffico di aviazione generale, nel 2023 è atteso il consolidamento dei collegamenti domestici e internazionali del 2022 ed un incremento dell'attività di lungo raggio, con effetti sulla dimensione della macchina media.

Infine, in relazione al segmento cargo, che nel corso degli ultimi anni ha fatto registrare risultati record, nei primi mesi del 2023 le merci trasportate, così come i voli all-cargo, risultano in flessione rispetto allo stesso periodo 2022. Tale contrazione è legata, da un lato alla riattivazione anche da parte di altri aeroporti nazionali dei collegamenti di lungo raggio (voli passeggeri con elevata capacità di stiva), dall'altro alla ripresa del trasporto merci via nave a seguito della riduzione dei prezzi dei noli dei container marittimi.

Il contesto economico ed industriale in cui SEA si troverà ad operare nel 2023 permane incerto: la crescita del traffico aereo dipenderà infatti da diversi fattori, tra cui: l'evoluzione del quadro geopolitico (con particolare riferimento al conflitto Russia-Ucraina), le dinamiche del costo dell'energia e del petrolio, l'andamento dell'inflazione e le politiche di contenimento messe in atto dalle banche centrali.

Relativamente ai prezzi delle commodities energetiche (che nel 2022 risultano quintuplicati rispetto ai valori pre-Covid), i primi mesi del 2023 hanno confermato un trend di decrescita nel prezzo del gas avviato già dalla fine del 2022; le più recenti previsioni propendono per una stabilizzazione dei prezzi sui livelli attuali, almeno fino al termine della stagione termica estiva – anche in conseguenza del livello di riempimento degli stoccaggi nazionali e della minor dipendenza dalle forniture di metano proveniente dalla Russia. Nonostante i segnali positivi, il mercato delle commodities energetiche è ancora caratterizzato da elevata volatilità e poca liquidità: un eventuale rialzo dei prezzi avrebbe un impatto diretto sui costi di esercizio per la Società (in primo luogo, sulla bolletta energetica) ed un effetto indiretto sui volumi di traffico (l'aumento dei costi operativi delle compagnie aeree si rifletterebbe nel prezzo dei biglietti aerei).

Per quanto concerne invece il costo dei materiali di costruzione, anche in considerazione di quanto già osservato nella prima parte del 2023, la Società non ritiene verosimile un incremento dei prezzi, ulteriore rispetto a quanto registrato nel 2022.

In considerazione di quanto precedentemente evidenziato, si prevede che i risultati dell'esercizio 2023 del Gruppo SEA confermino il trend positivo di recupero registrato dall'esercizio 2022.

Il management continua a monitorare attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando costantemente le proiezioni di traffico, effettuando rilevazioni periodiche dei prezzi delle

commodities e dei materiali da costruzione e sviluppando analisi di sensitività finalizzate a quantificare gli impatti economici e finanziari derivanti dai fenomeni industriali innanzi descritti.

Andamento operativo – Analisi di settore

Commercial Aviation

Il *business Commercial Aviation* comprende le attività *Aviation* e *Non Aviation*: le prime includono la gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, e l'offerta ai clienti del Gruppo SEA dei servizi e delle attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale.

I ricavi generati da tali attività sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso di banchi *check-in* e spazi da parte di vettori e *handler*.

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

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

General Aviation

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

Energy

A seguito della cessione di SEA Energia S.p.A., avvenuta in data 29 settembre 2022 (per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nel paragrafo "Eventi di rilievo dell'esercizio"), l'analisi dei settori al 31 dicembre 2022 non include il business Energy, relativo alla generazione e la vendita di energia elettrica.

In applicazione dell'IFRS 5, già al 31 dicembre 2021 il Conto Economico dell'esercizio non includeva i dati economici di tale settore, in quanto erano esposti nella linea "Risultato netto da Attività cessate".

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

(migliaia di euro)	Commercial Aviation		General Aviation		Consolidato	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
RICAVI di GESTIONE	718.032	312.500	16.808	12.732	734.840	325.232
COSTI OPERATIVI	(440.926)	(291.595)	(5.509)	(4.124)	(446.435)	(295.719)
EBITDA	278.950	23.134	11.299	8.607	290.249	31.741
EBIT	190.333	(87.346)	9.167	6.552	199.500	(80.794)

I ricavi, i costi e i margini includono i contributi pubblici da Stato e Regione Lombardia e i contributi a compensazione parziale dell'aumento del costo dell'energia elettrica.

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.

Commercial Aviation

Ricavi

I ricavi del *business Commercial Aviation* dell'esercizio 2022 sono pari a 718.032 migliaia di euro, in aumento di 405.532 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio (+130%), di cui 142.608 migliaia di euro relativi ai contributi pubblici statali e regionali a compensazione delle perdite derivanti dalla pandemia da Covid-19 relative all'esercizio 2020 e 2021, deliberate dagli enti preposti ed incassate da SEA nel corso dell'esercizio 2022.

Al netto di tali contributi, i ricavi del settore sono risultati pari a 575.424 migliaia di euro, in aumento di 262.924 migliaia di euro (+84%) rispetto al 2021. I comparti *Aviation* e *Non Aviation* hanno contribuito a tale incremento come di seguito descritto.

I Ricavi *Aviation* sono risultati complessivamente superiori di 147.592 migliaia di euro. Tale crescita è connessa al positivo andamento del traffico passeggeri, al maggior numero di movimenti e al maggiore riempimento degli aerei. Il business cargo, invece, ha registrato una performance peggiore rispetto a quella del precedente esercizio dovuta alla minore capacità disponibile in conseguenza del termine dei cd. voli "freighter" nonché all'interruzione degli scambi commerciali da/verso la Russia.

I Ricavi *Non Aviation* hanno registrato complessivamente un aumento di 115.332 migliaia di euro per il maggiore traffico passeggeri gestito. In particolare:

- Il comparto *Retail* (Negozi, Ristorazione, Autonoleggi e Banche) ha registrato ricavi pari a 94.358 migliaia di euro con un incremento di 57.025 migliaia di euro (+153%). Tale incremento, più che proporzionale rispetto alla crescita del traffico passeggeri, è dovuto al contributo positivo derivante dalla piena operatività del nuovo corpo F del terminal di Linate (inaugurato nel mese di giugno 2021), al termine degli sconti concessi ai *tenant* nel periodo di pandemia e alle azioni di *revenue management* realizzate nel corso dell'anno.
- Il business *Parcheggi*, in conseguenza dell'aumento del traffico e della ripresa dell'attività degli operatori aeroportuali, ha registrato un aumento pari a 32.090 migliaia di euro (+95% rispetto al 2021) generando 65.789 migliaia di euro nell'esercizio 2022. La crescita meno che proporzionale rispetto al traffico è ascrivibile alla maggior pressione competitiva sui parcheggi passeggeri da parte di operatori terzi, condizione che ha determinato una revisione del ribasso dei prezzi, e alla quota di ricavi per i parcheggi degli operatori aeroportuali, la cui dinamica è meno dipendente dal traffico.
- Il fatturato del segmento *Premium Services*, pari a 19.863 migliaia di euro, è risultato in aumento di 13.358 migliaia di euro (+205%), oltre che per la ripresa del traffico, per la riapertura delle VIP lounge, chiuse nella prima parte del 2021 a fronte dell'emergenza sanitaria.

Costi operativi

I costi operativi del *business Commercial Aviation* sono passati da 291.595 migliaia di euro dell'esercizio 2021 a 440.926 migliaia di euro del 2022, registrando un aumento di 149.331 migliaia di euro.

Al netto delle poste non ricorrenti, tali costi sono pari a 420.762 migliaia di euro, registrando un aumento di 129.167 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente.

A tale dinamica hanno contribuito:

- il **costo del lavoro** che è passato da 136.437 migliaia di euro dell'esercizio 2021 a 163.822 migliaia di euro del 2022, con un incremento di 27.385 migliaia di euro a seguito della minore fruizione di ammortizzatori sociali, dei maggiori fabbisogni di personale dovuti alla gestione dei maggiori volumi di traffico e degli incrementi retributivi previsti dal Contratto Collettivo Nazionale a partire dal 1° luglio 2022;
- i **costi esterni**, che sono risultati pari a 256.940 migliaia di euro e in aumento di 101.886 migliaia di euro, principalmente a causa del rilevante incremento dei costi energetici (+58.213 migliaia di euro), di maggiori costi legati ai volumi di traffico, in particolare per canoni verso enti pubblici e per la riattivazione di costi per la gestione di parcheggi, sale VIP e delle infrastrutture aeroportuali.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA è risultato positivo e pari a 278.950 migliaia di euro (156.506 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti).

Gli ammortamenti risultano in linea con il precedente esercizio, mentre gli accantonamenti al fondo ripristino sono risultati in aumento rispetto al 2021 (+10.162 migliaia di euro).

Gli accantonamenti ai fondi rischi e oneri dell'esercizio sono inferiori rispetto a quelli dell'esercizio 2021 (-29.307 migliaia di euro) in conseguenza del rilascio di accantonamenti per svalutazioni crediti che erano stati effettuati nel precedente esercizio.

Conseguentemente l'EBIT del business Commercial Aviation risulta pari a 190.333 migliaia di euro (67.889 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti).

Investimenti

I principali investimenti del *business Commercial Aviation* riguardano soprattutto iniziative di manutenzione e ottimizzazione delle infrastrutture gestite oltre che di compliance normativa per garantire il rispetto di nuove normative o disposizioni di legge, tra cui:

- adeguamento dell'impianto di smistamento bagagli (BHS) del Terminal 1 di Malpensa agli standard normativi di settore;
- realizzazione a Linate e Malpensa del sistema per la verifica di ingressi e uscite dall'area Schengen dell'Unione Europea di passeggeri residenti all'esterno della stessa (Entry Exit System);
- manutenzioni delle infrastrutture di volo a Linate e Malpensa;
- realizzazione a Linate e Malpensa delle nuove linee per i controlli di sicurezza sui bagagli a mano dei passeggeri in partenza (Smart Security);
- interventi per la riapertura del Terminal 2 di Malpensa.

Altre informazioni

Sviluppo del comparto retail

Il 2023 è stato caratterizzato da una ripresa del traffico passeggeri nel primo trimestre ancora contenuta a causa della variante Omicron Covid-19 e divenuta poi più consistente nel periodo estivo. Si è trattato in ogni caso di un traffico prevalentemente domestico e Schengen e ancora molto distante dai livelli pre-Covid per quanto riguarda le destinazioni extra Schengen, soprattutto per i target maggiormente interessanti per il retail come i passeggeri russi e cinesi.

Il potenziamento dell'offerta food&beverage, in quanto meno elastica rispetto alla tipologia di passeggero, ha permesso un incremento del rendimento anche con l'aumento dei passeggeri Schengen, in particolare a Linate, dove sono migliorate le performance anche del retail.

Malpensa ha confermato il trend di mercato del travel retail, nel quale il lusso si è rivelato un segmento particolarmente resiliente, e l'importante contributo assicurato dal ritorno in estate dei turisti americani, nonché dai volumi delle compagnie low cost, ha permesso di compensare in parte l'assenza dei viaggiatori cinesi e russi. Le principali nuove aperture del 2022 riguardano Pomellato, Fratelli Rossetti e Pineider.

Nell'ambito del progetto della nuova area air side del Primo Piano di Linate si sono aggiunte le aperture di Rocca 1974, Fratelli Rossetti, Feltrinelli - che rappresenta una vera novità molto apprezzata dal passeggero di Linate - e Swarovsky.

Accordi bilaterali

Nel mese di ottobre 2022 è stato sottoscritto un importante accordo bilaterale tra EU e ASEAN. L'accordo definisce un contesto di open sky tra tutti i Paesi membri con *terze e quarte libertà* illimitate per destinazioni/frequenze e *quinte libertà* illimitate per voli all cargo, con la previsione di alcuni diritti di *quinta libertà* anche per i voli passeggeri.

A seguito di questo accordo Singapore Airlines ha ampliato le *quinte libertà*⁵ da Malpensa su Barcellona da tre a cinque voli settimanali.

È stato inoltre approvato un open sky tra EU e Qatar, operativo in via provvisoria da subito e da ratificare nei prossimi mesi, che definisce un quadro di piena liberalizzazione tra le due parti per i voli in *terza e quarta libertà* ed un'ampia liberalizzazione per i voli *all cargo* in *quinta libertà*.

Da ultimo, Italia e Regno Unito hanno sottoscritto un accordo bilaterale che disciplina alcuni aspetti non ricoperti dal Trade and Cooperation Agreement (TCA) concordato tra Unione Europea e Regno Unito. In particolare, tale accordo bilaterale amplia le prerogative previste dal TCA, contemplando l'effettuazione di servizi *all cargo e charter* in *quinta libertà*.

Destination management e attività di co-marketing

SEA ha esteso al 2022 e al 2023 la collaborazione con Regione Lombardia, Comune di Milano, Sacbo ed Enit, con l'obiettivo di promuovere:

- 1) la partecipazione a Routes Europe- Bergen (maggio), Routes Asia- Da Nang (giugno) e Routes World- Las Vegas (ottobre);
- 2) le campagne di promozione del territorio, focalizzate verso mercati target, in particolare Nord America per la stagione estiva ed Europa (Francia, Belgio, Germania, Gran Bretagna, Polonia, Paesi Bassi, Paesi scandinavi) per quella invernale, anche in vista delle Olimpiadi 2026.

In coerenza con la ripartenza del traffico sono state sviluppate le attività di supporto marketing ai vettori per l'organizzazione di eventi e per il lancio di nuove rotte.

⁵ Le 5 libertà dell'aria, riportate nel testo della Convenzione di Chicago del 1944, incrementate di ulteriori 4 nel 1997 (specifiche dell'Unione Europea) definiscono le regole tecniche e commerciali "di sorvolo e atterraggio" degli aeromobili per il trasporto di passeggeri e merci.

General Aviation

Ricavi e Costi Operativi

I ricavi del business General Aviation nell'esercizio 2022 sono stati pari a 16.808 migliaia di euro, in incremento di 4.076 migliaia di euro (+32%) rispetto al 2021, di cui 1.493 migliaia di euro relativi ai contributi statali ricevuti nell'anno.

I ricavi del comparto, al netto dei contributi, sono risultati pari a 15.315 migliaia di euro e hanno registrato un aumento di 2.583 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2021. L'incremento è stato generato dal maggiore traffico gestito.

I costi operativi sono stati pari a 5.509 migliaia di euro e sono risultati in aumento rispetto al 2021 (+1.384 migliaia di euro), esclusi gli oneri non ricorrenti i costi ammontano a 5.421 migliaia di euro. L'incremento è stato generato dai costi correlati al maggiore traffico gestito, dall'aumento dei costi energetici e del costo del lavoro per la minore fruizione di ammortizzatori sociali.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA del business General Aviation è pari a 11.299 migliaia di euro (9.894 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti). Gli ammortamenti sono risultati in linea con il precedente esercizio e non si segnalano rilevanti accantonamenti per rischi e oneri.

L'EBIT è risultato pari a 9.167 migliaia di euro (7.762 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti).

Investimenti

Nell'esercizio 2022 il principale investimento ha riguardato la realizzazione del nuovo Hangar X presso lo scalo di Linate, che sarà completato nel 2023.

Risk Management Framework

La creazione di valore sostenibile per gli stakeholder non può prescindere dall'assunzione di rischi, componente fondamentale del fare impresa.

Il Gruppo SEA, in qualità di gestore aeroportuale, è soggetto ad un ampio spettro di rischi potenziali che possono pregiudicare il conseguimento degli obiettivi aziendali.

Al fine di ridurre l'esposizione a tali eventi, il Gruppo si è dotato di appositi processi e procedure a salvaguardia della *safety* aeroportuale e della qualità dei servizi offerti, nonché della tutela delle attività tangibili e intangibili di interesse degli stakeholder e a garanzia della creazione di valore nel lungo termine.

Il Gruppo SEA ha implementato un modello di Enterprise Risk Management (ERM) che si ispira alle principali *best practice* nazionali ed internazionali (es. Codice di Autodisciplina delle Società Quotate, CoSO ERM – Integrating with Strategy and Performance), finalizzato all'individuazione e alla valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale che possano assumere rilievo nell'ambito della sostenibilità del business nel medio-lungo periodo, nonché al monitoraggio continuo degli stessi, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del management e dell'*assurance* per gli stakeholder di riferimento.

Nel 2017 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la Policy di Enterprise Risk Management.

L'approccio metodologico

Il modello di governo dei rischi adottato si basa su un approccio:

- ✓ strategico, che fornisce al Management e al Consiglio di Amministrazione informazioni rilevanti sui fattori di rischio, incertezza e opportunità, al fine di supportare l'assunzione di decisioni consapevoli in sede di definizione di obiettivi e strategie e di monitoraggio delle performance;
- ✓ di tipo *enterprise-wide*, ovvero esteso a tutte le tipologie di rischio/opportunità potenzialmente significative per il Gruppo;
- ✓ *value-driven*, in quanto focalizzato sui rischi/opportunità a maggior impatto sugli obiettivi strategici e sui driver di valore aziendale.

Il Risk Model del Gruppo SEA, catalogo di tutti i potenziali rischi di riferimento dell'Azienda, è strutturato in quattro categorie: rischi di contesto esterno, rischi operativi e di business, rischi finanziari, rischi legali e di compliance, includendo, inoltre, al proprio interno specifiche tipologie di rischio in ambito *Environmental, Social e Governance*.

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

Governance di Risk Management

Il modello di governance del sistema di Enterprise Risk Management del Gruppo SEA, in linea con quanto raccomandato dal Codice di Autodisciplina, è articolato secondo 3 livelli di controllo (si veda figura seguente), integrati negli assetti organizzativi aziendali.

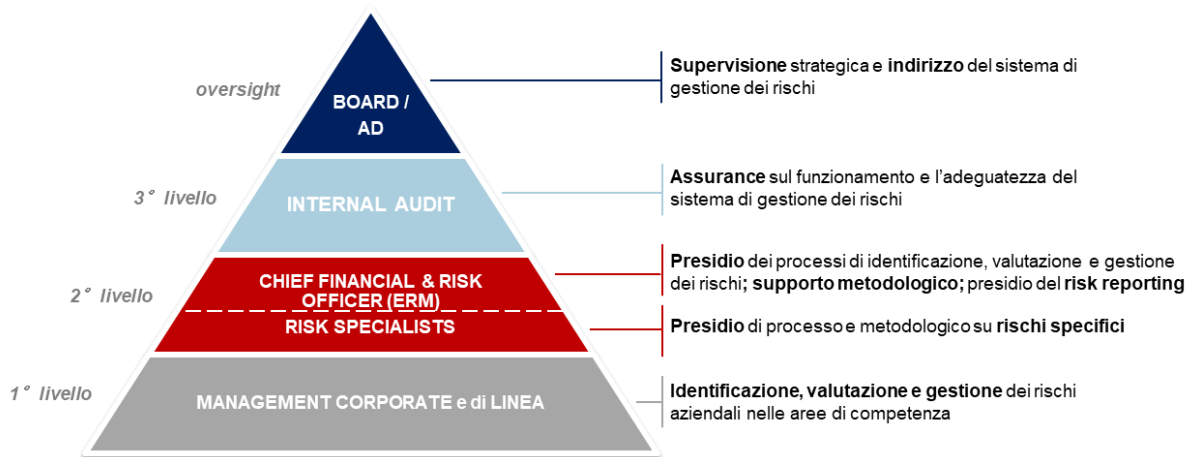
Esso definisce nella funzione ERM un secondo livello di controllo in materia di risk management con l'obiettivo sia di supportare le strutture aziendali nell'identificazione e gestione dei rischi aziendali che di garantire al contempo un reporting periodico sull'evoluzione del profilo di rischio ai vertici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

Il modello si basa sul principio che la gestione dei rischi coinvolge l'organizzazione a tutti i livelli e che il management ne sia il responsabile primario, poiché gestisce quotidianamente rischi e opportunità in linea con la propensione aziendale ed è responsabile della definizione e attuazione dei piani di mitigazione individuati.

Il Management di corporate e di linea è supportato dai Risk Specialist e dalla funzione ERM.

Il Top Management esamina periodicamente il profilo di rischio aziendale e indirizza la gestione dei principali rischi emersi, approvandone i piani di risposta proposti, in coerenza con gli obiettivi strategici e la propensione al rischio aziendale definita dal Consiglio di Amministrazione.

La funzione Internal Audit, verifica in via indipendente l'efficacia ed effettiva operatività del sistema di gestione dei rischi.



Principali fattori di rischio del Gruppo SEA

Nell'ultimo trimestre del 2022 si è svolto il periodico Risk Assessment finalizzato all'aggiornamento della *Risk Heat Map* del Gruppo, ovvero all'identificazione e valutazione dei fattori di rischio più significativi. L'attività ha visto coinvolto il senior management aziendale e la funzione ERM. Durante gli incontri sono state aggiornate le valutazioni di rischi già individuati negli anni precedenti, e i relativi piani di mitigazione ove presenti. L'orizzonte temporale di riferimento è rappresentato dal quinquennio prossimo, ma sono stati inclusi nel perimetro di analisi anche quei rischi il cui potenziale verificarsi supera il periodo di pianificazione (ad esempio rischi afferenti all'ambito ESG).

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

1. Rischi di contesto esterno

Rischi derivanti dal cambiamento del contesto di mercato in cui agisce l'azienda. Il cambiamento può essere dovuto a diversi fattori:

- dinamiche socio-politiche, macroeconomiche e concorrenziali;
- strategie delle compagnie aeree;
- cambi di normativa di settore o del quadro regolatorio;
- evoluzioni tecnologiche;
- cambiamenti climatici ed eventi straordinari (terremoti, pandemie, eruzioni vulcaniche).

In tale ambito, di seguito sono riportati i principali eventi di rischio cui il Gruppo è esposto.

Evoluzione del traffico aereo

Diffusione Covid-19

Nel mese di dicembre 2019 la malattia Covid-19 si è diffusa in vari paesi fino ad essere dichiarata “pandemia” l’11 marzo 2020 dall’Organizzazione Mondiale della Sanità.

Le restrizioni imposte ai viaggi, in un clima di chiusura o semi-chiusura dei confini dei Paesi extra-europei ed europei, hanno in breve tempo quasi azzerato il traffico passeggeri nella maggior parte degli scali di tutto il mondo.

Il 2022 ha visto una progressiva diminuzione delle restrizioni agli spostamenti e dello stato di profonda crisi che ha caratterizzato il settore del trasporto aereo nel biennio 2020-2021.

La progressiva ripresa è culminata ad agosto 2022, facendo registrare per la prima volta un traffico passeggeri più alto di quello relativo allo stesso periodo del 2019.

Il contesto è in ogni caso molto incerto. In Europa e nel Mondo si sono osservate successive ondate di diffusione del virus, oltre alla comparsa di mutazioni del virus originale (c.d. “varianti”) per alcune delle quali si è osservata maggiore contagiosità e si teme l’eventuale resistenza ai vaccini attualmente somministrati. Non è possibile, inoltre, escludere in un futuro prossimo la comparsa di altre varianti ad oggi sconosciute. In Cina, la brusca interruzione della politica “Zero-Covid” a dicembre 2022 ha provocato un repentino aumento dei casi nei principali agglomerati urbani, con conseguenze ad oggi difficili da stimare.

Sussiste il rischio che nuove ondate di contagi, con o senza ulteriori “varianti”, possano arrestare la ripresa del settore del trasporto aereo, allungando i tempi di recupero e di ritorno ai livelli pre-crisi. Anche gli effetti della pandemia sull’economia italiana e internazionale potrebbero avere impatti sulla ripresa incidendo sulla propensione al viaggio dei passeggeri con conseguenti ripercussioni sui risultati e sull’operatività degli scali gestiti dal Gruppo.

Altre malattie pandemiche

Allo stato attuale non è possibile, inoltre, escludere l’insorgere o il diffondersi di una malattia tale da essere dichiarata anch’essa pandemia dall’Organizzazione Mondiale della Sanità, con impatti paragonabili al Covid-19 sul settore del trasporto aereo.

Strategie delle compagnie aeree

Revisioni delle strategie da parte delle compagnie aeree quali, ad esempio, modifiche al network di rotte operate o riduzione della capacità, derivanti anche dal contesto macroeconomico, possono comportare variazioni nei livelli di traffico sugli aeroporti del Gruppo.

Il volume del traffico dei passeggeri e delle merci in transito presso gli scali di Linate e Malpensa costituisce il fattore chiave dell’andamento dei risultati economici del Gruppo SEA. L’eventuale diminuzione o interruzione dei voli da parte di una o più compagnie aeree, potrebbe avere un effetto negativo sulle attività e sui risultati economici del Gruppo.

La situazione di crisi senza precedenti generatasi dalla diffusione globale del Covid-19 e il conseguente crollo dei livelli di traffico aereo, hanno posto le compagnie aeree in una situazione di forte stress economico finanziario.

Alla difficoltà del contesto pandemico si unisce anche l’incertezza dei piani di business del vettore di bandiera ITA (ex Alitalia). Il vettore con hub a Fiumicino ha iniziato ad operare nell’ottobre del 2021 concentrando le attività esclusivamente sullo scalo di Linate. Le trattative per la vendita del vettore ad un primario player del settore sono al momento in corso: dal soggetto subentrante

nell'azionariato dipenderà in larga misura l'assetto operativo del vettore stesso con effetti sugli scali del Gruppo (in particolare su Linate).

Evoluzione del quadro regolatorio e della normativa

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

L'evoluzione del quadro regolatorio specifico di SEA con riferimento, ad esempio, al profilo tariffario in regime di concessione potrebbe incidere sui risultati del Gruppo.

SEA monitora costantemente le attività delle Autorità nazionali ed europee in campo aeronautico e partecipa attivamente ai tavoli tecnici istituiti presso le associazioni di categoria, al fine di rimanere stabilmente al passo con eventuali modifiche legislative e intervenire anticipatamente attraverso le possibili leve.

Le attività del Gruppo sono inoltre soggette ad un'ampia gamma di leggi in materia di ambiente, emissioni, salute, impronta acustica, sicurezza e pianificazione. Qualsiasi nuova legge e/o regolamento, a livello europeo o italiano, potrebbe avere un impatto sui costi del Gruppo o dei suoi clienti. Su questo fronte si registra in particolare una crescente attenzione degli Enti Regolatori riguardo alle tematiche ESG e ambientali che potrebbe in futuro costituire un ostacolo alla competitività del settore del trasporto aereo.

Nuovi modelli tariffari

A seguito del passaggio di competenze in tema di regolazione tariffaria da ENAC ad ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) avvenuto nel 2019, nel corso del 2022 è stato formalizzato il congelamento tariffario per l'anno 2023 e sono stati definiti i nuovi modelli ART da applicare al periodo regolatorio 2024-2028, in seguito alle Consultazioni pubbliche da svolgersi nel corso del 2023.

Permangono ad oggi alcuni elementi di incertezza sulle modalità di implementazione dei modelli stessi, nello specifico per la determinazione di alcuni parametri di calcolo. Inoltre, è possibile che venga incluso nei modelli un meccanismo di parziale recupero degli extracosti energetici verificatisi nel corso del 2022. La portata di tale meccanismo risulta ad oggi di difficile determinazione. Tali elementi di incertezza potrebbero generare impatti sugli *economics* futuri del Gruppo.

Obiettivi di decarbonizzazione del Gruppo

Al fine di contrastare gli effetti del *climate change*, nel corso del 2021 entrambi gli scali di Malpensa e Linate hanno ottenuto la certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA) 4+ per la gestione attiva delle emissioni.

SEA ha, inoltre aderito alla risoluzione Net-Zero 2030, con cui l'industria aeroportuale europea si impegna a raggiungere un livello di emissioni di CO₂ pari a zero entro il 2030, anticipando il termine del 2050.

La *road map* verso l'azzeramento delle emissioni è stata parzialmente declinata all'interno dell'industria aeroportuale e all'interno del Gruppo, dove sono già stati messi in atto investimenti di efficientamento.

Oltre alle dinamiche inflattive, un ostacolo al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione è rappresentato dalla situazione di disruption delle supply chain globali. Il meccanismo domanda e offerta incide pesantemente sui prezzi e sull'approvvigionamento degli strumenti che aiutano alla riduzione delle emissioni.

Il mancato raggiungimento degli obiettivi espone l'azienda a rischi di natura reputazionale con tutti gli stakeholder, compresa la comunità finanziaria.

Fit for 55

La Commissione europea ha presentato il 14 luglio 2021, un articolato pacchetto di proposte denominato Fit for 55, al fine di allineare la normativa vigente in materia di clima ed energia al nuovo obiettivo di riduzione, entro il 2030, delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990, nella prospettiva della neutralità climatica entro il 2050.

Il trasporto aereo, additato come uno dei settori che maggiormente contribuiscono alla crescita delle emissioni, sta vivendo una serie di azioni di contrasto tra cui:

- Progetti di revisione delle normative di neutralizzazione della CO₂, obbligo per le compagnie aeree di utilizzare percentuali crescenti di carburanti sostenibili (SAF).
- Mancato appoggio da parte di alcuni governi a progetti di espansione aeroportuale in assenza di azioni specifiche di riduzione della CO₂.

Si ritiene verosimile che i potenziali effetti sul trasporto aereo potrebbero includere il rincaro dei biglietti aerei con il rischio di una progressiva contrazione della domanda.

Invasione Russa dell'Ucraina

Il 24 febbraio 2022 le Forze Armate della Federazione Russa hanno invaso il territorio ucraino, dando inizio a un'escalation militare nei rapporti tra i due paesi. Gli Stati Uniti e l'Unione Europea hanno progressivamente introdotto sanzioni economiche come risposta all'invasione, intervenendo con la chiusura di alcuni spazi aerei e l'esclusione di alcuni istituti finanziari dai circuiti di pagamento internazionali.

Tale regime di sanzioni, a cui è seguita una reazione simmetrica da parte russa, ha comportato l'azzeramento del traffico da e verso Russia e Bielorussia negli Scali gestiti da SEA, un fortissimo shock sui mercati energetici e un aggravio della situazione di stress delle *supply chain* globali, già fortemente impattate dal periodo pandemico, guidando il rialzo dei prezzi di tutte le principali commodities.

Non è possibile al momento escludere il perdurare del conflitto per l'esercizio 2023 e oltre, con impatti potenzialmente ancor più significativi qualora l'escalation militare si estendesse ad altre aree o il quadro sanzionatorio si inasprisse.

Recessione dell'area Euro

Una recessione dell'area euro causata dal combinato disposto del perdurare di dinamiche inflattive, ulteriore innalzamento dei tassi di interesse, aggravarsi delle tensioni geopolitiche, ritorno alla strategia zero-Covid in Cina, potrebbe avere effetti sulla domanda di trasporto aereo. Il Gruppo è pertanto esposto al rischio di una diminuzione del numero di passeggeri derivante dalla contrazione di domanda.

2. Rischi operativi e di business

I fattori di rischio operativi e di business sono strettamente collegati allo svolgimento delle operazioni aeroportuali. Sono eventi inerenti alla progettazione ed esecuzione degli investimenti di manutenzione e costruzione delle infrastrutture aeroportuali, all'interruzione dei processi di business causati, ad esempio, da scioperi, eventi naturali, malfunzionamenti, a *Safety* e *Security* con possibili ripercussioni su asset, salute e sicurezza dei lavoratori, nonché alla qualità dei servizi offerti, all'*Information Technology*, all'organizzazione e all'ambiente.

Interruzione attività/ servizi

Le interruzioni di attività e servizi possono essere generate da eventi di varia natura e durata più o meno prolungata dando luogo a differenti impatti sull'operatività degli scali gestiti nonché sugli *economics* del Gruppo. In particolare, interruzioni delle attività causate da eventi di natura eccezionale (es. epidemie, guerre, eruzioni vulcaniche) di lunga durata, tali da comportare il crollo nella domanda di trasporto aereo in tutto o in parte, anche per evoluzioni normative conseguenti, possono generare impatti critici al business.

Il persistere della pandemia generata dalla diffusione del Covid-19 di cui non si conoscono con certezza ancora le future evoluzioni, non permette di escludere la possibilità che, qualora dovesse verificarsi una nuova ondata di contagi, sia nuovamente imposto dalle Autorità un blocco delle attività aeroportuali totale o parziale come misura di contenimento del contagio.

Le attività della Società possono subire inoltre un'interruzione anche a seguito dello sciopero del personale di società terze che operano nello scalo, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli operatori di servizi pubblici di emergenza, o di una non corretta e non puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi e avverse condizioni meteorologiche (neve, nebbia, ecc.).

Investimenti infrastrutture

Il nuovo Master Plan di Malpensa, in corso di approvazione da parte degli Enti competenti, costituisce lo strumento di pianificazione dello sviluppo infrastrutturale a medio-lungo termine del Gruppo. Ottenuta l'approvazione tecnica da parte di ENAC alla fine del 2019, è ad oggi ancora in corso di svolgimento lo step successivo dell'iter di approvazione, ovvero la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Il Master Plan prevede infatti un'espansione in direzione Sud rispetto all'attuale sedime per realizzare infrastrutture a supporto del comparto Cargo.

Poiché tale Piano coinvolge parte di territorio ricadente nel Parco del Ticino la cui trasformazione può avere ricadute sui Comuni limitrofi in termini ambientali ed economici, il Gruppo ha posto grande attenzione alle comunità locali nel predisporre il progetto, la cui approvazione è di grande rilevanza per il proseguimento dello sviluppo del Gruppo nel medio lungo periodo e della connettività del territorio circostante.

Safety & security

La sicurezza di passeggeri e dipendenti è di primaria importanza per il Gruppo che vi dedica massima priorità e attenzione nelle attività operative e gestionali quotidiane, attivando efficaci azioni preventive, tendendo ad un miglioramento continuo, promuovendo in azienda e presso i soggetti operanti nei propri scali la conoscenza degli obiettivi, la consapevolezza delle responsabilità ed i risultati raggiunti in tale contesto.

Il sistema di Safety Management System di cui il Gruppo è dotato, validato e controllato anche da ENAC e da EASA, garantisce in termini di *safety* aeronautica il mantenimento dei più alti livelli di

sicurezza e di qualità del servizio agendo in linea ai principi ispiratori della politica della *safety* aeroportuale di SEA.

Information Technology

La crescente aggressività e pervasività degli attacchi cyber a livello globale nei confronti dei gestori di infrastrutture strategiche, fisiche o digitali, e le nuove iniziative tecnologiche di Digital Transformation che coinvolgono il Gruppo SEA mantengono rilevante il rischio di vulnerabilità dei sistemi informativi e tecnologici aeroportuali in periodo pandemico.

SEA pone grande attenzione alla protezione dei propri sistemi IT e dell'infrastruttura di telecomunicazione da accessi non autorizzati e da attacchi cyber che potrebbero anche causare la sospensione temporanea di servizi operativi o il degrado delle funzionalità stesse.

Si segnalano, in particolare, cicliche attività di *vulnerability assessment* e *penetration test* dei sistemi secondo le più moderne tecnologie e metodologie, gli audit periodici per il mantenimento della certificazione ISO 27001 per gli ambiti core e la definizione di un framework di riferimento del Cyber Risk che presiede a tutte le istanze tecniche e comportamentali in azienda. Nel corso del 2022 sono proseguite le attività di compliance collegate all'inclusione del Gruppo SEA all'interno del c.d. Perimetro di sicurezza nazionale cibernetica.

Affidabilità dei fornitori

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

Il Gruppo ha in essere uno strutturato sistema di qualifica dei fornitori e monitoraggio delle performance degli stessi, formalizzato in apposita procedura, che consente di monitorare costantemente lo stato di salute dei fornitori e di ridurre al minimo l'esposizione a questo evento di rischio.

Il blocco delle attività derivante dalla diffusione del *coronavirus* ha inoltre generato, durante i primi mesi della pandemia, difficoltà di approvvigionamento di alcuni specifici beni tra cui, in particolare, le dotazioni personali di sicurezza. La tendenza è proseguita, nel corso del 2021 e del 2022, evidenziando una generale scarsa tenuta della *supply chain* globale e del comparto produttivo: si sono verificati ritardi in forniture essenziali di materie prime da cantiere e indisponibilità delle stesse con conseguenti extracosti e ritardi nella realizzazione di investimenti. Qualora la situazione di stress perdurasse, o addirittura si aggravasse, le conseguenze per il Gruppo potrebbero avere impatti rilevanti anche nel 2023 e negli anni seguenti.

People shortage

La pandemia ha mostrato tutta la debolezza del settore Aviation rispetto agli eventi esogeni.

Le compagnie aeree, in particolare, sono state costrette a ridurre il proprio organico per far fronte ad una significativa riduzione dell'attività volativa e dei margini ad essa connessi. Il difficile contesto creatosi a seguito della pandemia e della crisi economica globale ha portato il personale qualificato a ripensare alle proprie priorità e a ricercare un posto di lavoro più sicuro.

Con la ripresa del traffico maggiore delle aspettative, aeroporti e compagnie aeree hanno dovuto garantire la continuità operativa in condizioni di *shortage* di personale. Le compagnie aeree hanno ridotto la capacità ed effettuato massive cancellazioni. Gli aeroporti hanno dovuto gestire disruption operative negli scali e lunghe code dei passeggeri ai banchi check-in e ai controlli.

Gli scali del Gruppo SEA sono riusciti a fronteggiare in maniera efficace questo tipo di *disruption* minimizzando gli impatti sull'operatività. Tuttavia, il fenomeno, che potrebbe proseguire anche nel

2023, necessita di un profondo monitoraggio da parte del Gruppo in vista della prossima *summer season* per la quale si prevede un incremento ulteriore del traffico gestito.

3. Rischi finanziari

I rischi finanziari sono associati a vari fattori fra i quali l'andamento dei tassi di interesse, l'ottenimento di finanziamenti sul mercato dei capitali con possibili ripercussioni sugli investimenti pianificati, la disponibilità delle risorse finanziarie, un eventuale default di una controparte finanziaria, mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti commerciali e la fluttuazione dei prezzi delle commodity.

La gestione dei rischi finanziari è svolta dalla Capogruppo che identifica, valuta ed effettua le azioni idonee a prevenire e limitare le conseguenze connesse al verificarsi dei suddetti fattori di rischio.

Rischio di credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione del Gruppo SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti commerciali. Tale esposizione è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie).

Al fine di monitorare tale rischio, il Gruppo SEA ha implementato procedure e azioni per il monitoraggio dei flussi di incassi attesi e le eventuali azioni di recupero.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione del *risk ratio* assegnato a ciascun cliente in base alla classificazione secondo la classe di rating e la classe di scaduto del credito (sulle modalità di calcolo del fondo svalutazione crediti si vedano le Note esplicative al Bilancio Consolidato, paragrafo 4.1).

Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2022 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

a) Rischio tasso di interesse

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

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

Il ricorso al tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, il Gruppo SEA ha fatto uso in passato, e potrebbe in futuro far ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range, 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 stati contabilmente rappresentati mediante la metodologia cash flow hedge. Si segnala che al 31 dicembre 2022 il Gruppo SEA non ha contratti derivati in essere.

Al 31 dicembre 2022 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (esclusivamente costituiti dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

b) Rischio tasso di cambio

Il Gruppo SEA, ad eccezione del rischio cambio connesso al rischio commodity, è soggetto a un basso rischio di fluttuazione dei cambi delle valute perché, pur operando in un contesto internazionale, le transazioni sono condotte principalmente in euro. Pertanto, il Gruppo SEA non ritiene necessario attivare coperture specifiche a fronte di tale rischio in quanto gli importi in valuta diversa dall'euro sono modesti e i relativi incassi e pagamenti tendono a compensarsi reciprocamente.

c) Rischio prezzo delle commodity

Il Gruppo SEA è esposto alle variazioni dei prezzi delle commodity energetiche, ovvero gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società e al relativo fabbisogno energetico, in maniera diretta prima dell'operazione di cessione di SEA Energia avvenuta nel settembre 2022, e indirettamente attraverso le formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di pricing adottate nei contratti di acquisto. Nel corso dell'esercizio 2022 si è assistito a notevoli incrementi di prezzo delle materie prime energetiche determinati prima dal quadro macroeconomico globale e poi dall'incertezza del contesto geopolitico internazionale derivante dalla guerra Russia-Ucraina scoppiata a febbraio 2022. Tale volatilità del prezzo delle materie prime energetiche potrebbe perdurare anche nel 2023, esponendo il Gruppo a elevati costi di approvvigionamento. Nel corso del 2022, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, ma potrebbe farne ricorso in futuro anche mediante la possibilità prevista nei contratti commerciali di fornitura in essere di fissare in anticipo il prezzo di acquisto di energia elettrica e termica, anche solo per una parte del fabbisogno.

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 di tale rischio.

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 e ha ottenuto linee di credito *committed* (*revolving* e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto. Il Gruppo monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni negli anni futuri.

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo SEA dispone di 160 milioni di euro di risorse liquide, a cui si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320 milioni di euro, di cui 250 milioni di euro relativi a nuove linee revolving sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027, e 70 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI, la cui disponibilità in scadenza a febbraio 2023 è stata prorogata al febbraio 2025, e (ii) 122 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

Tali disponibilità permettono al Gruppo di garantire la copertura dei fabbisogni della gestione corrente e dei fabbisogni finanziari futuri.

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

4. Rischi legali e di compliance

I rischi legali e di compliance sono connessi al rispetto di policy e normative interne (es. comportamenti del personale interno non conformi ai valori etici dell’azienda, mancato rispetto dei poteri di delega, etc.), del quadro regolatorio di SEA (es. mancato rispetto delle regole concessorie, mancato rispetto delle normative ambientali, etc.), di leggi e regolamenti (es. mancato rispetto della normativa privacy in merito al trattamento dei dati personali). Essi possono comportare sanzioni con impatto anche sulla reputazione del Gruppo.

I sistemi di controllo interno e procedure aziendali in essere fanno ritenere remoto il rischio di non compliance al suddetto quadro regolamentare.

Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2022

Contenzioso avviato da ATA Handling

Nel mese di maggio 2015, da parte di ATA Handling in liquidazione e sottoposta a procedura di concordato preventivo, è stato notificato un atto di citazione a SEA SpA e al Comune di Milano, in cui ATA Handling, rifacendosi alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling, chiede il risarcimento del danno da essa stessa subito a causa dei suddetti Aiuti di Stato, erogati sotto forma di aumenti di capitale, che avrebbero gravemente pregiudicato l'attività di ATA Handling: potendo, infatti, SEA Handling contare su sistematiche coperture delle perdite, ha applicato sul mercato tariffe nettamente più basse di quelle che avrebbe potuto applicare in assenza degli aiuti. Ciò da un lato avrebbe costretto ATA Handling ad applicare anch'essa tariffe più basse di quelle che avrebbe potuto applicare in un mercato non distorto, dall'altra parte avrebbe impedito ad ATA Handling l'acquisizione di una quota di mercato maggiore.

Tale situazione avrebbe impedito ad ATA Handling di operare sul mercato in condizioni di equilibrio, determinandone la liquidazione. Nel mese di settembre 2013 e, una seconda volta, nel mese di luglio 2014, ATA Handling aveva richiesto il risarcimento dei danni a causa degli asseriti Aiuti di Stato, ma entrambe le richieste sono rimaste prive di riscontro, pertanto, ATA Handling ha notificato l'atto di citazione, quantificando i danni, tramite un'analisi differenziale dei due scenari (SEA Handling con aumenti di capitale e SEA Handling senza aumenti di capitale), in 93,1 milioni di euro. Da parte di SEA è già stata prodotta la documentazione atta a scardinare la tesi del prezzo predatorio, inoltre, avendo le convenute presentato eccezione di difetto di giurisdizione, ATA Handling ha introdotto avanti alla Corte di Cassazione il regolamento di Giurisdizione, al fine di accertare se la giurisdizione sulla causa risarcitoria sia di competenza del Giudice civile o del Giudice amministrativo. La Corte di Cassazione ha confermato la giurisdizione del Giudice ordinario cui la causa è stata rimessa per la prosecuzione sul merito.

A seguito della conferma della Giurisdizione del Giudice ordinario, ATA Handling ha provveduto alla riassunzione del giudizio davanti al Giudice, che, non disponendo ancora della decisione del Tribunale dell'Unione Europea, ha prima rinviato la causa ad aprile 2018 e disposto poi un ulteriore rinvio a luglio 2018, rinviando quindi ulteriormente l'udienza al 22 gennaio 2019.

Nel corso di tale udienza il Giudice ha preso atto dell'avvenuto deposito della decisione del Tribunale UE e ha quindi concesso i termini per il deposito delle memorie ex art. 183 VI comma c.p.c., rinviando la causa per la discussione sulle istanze istruttorie all'udienza del 22 maggio 2019, ad esito della quale ha trattenuto la causa per la decisione sulle istanze istruttorie. A scioglimento della riserva il Giudice ha rinviato la causa per la precisazione delle conclusioni in ordine alle eccezioni preliminari e pregiudiziali svolte, all'udienza del 6 maggio 2020 e quindi, a seguito di rinvio d'ufficio, al 9 settembre 2020. Le parti hanno quindi provveduto a depositare le memorie conclusive il 30 novembre 2020 ed il Giudice ha trattenuto la causa in decisione.

Alla luce del contenuto della sentenza del Tribunale UE, che ha rigettato il reclamo svolto dal Comune nei confronti della decisione della Commissione in merito alla sussistenza degli Aiuti di Stato, rimane comunque controversa sia l'automatica applicazione di tale accertamento nell'ambito del nostro ordinamento, sia, soprattutto, la sussistenza del nesso eziologico tra le circostanze accertate dalla Commissione e il danno lamentato dalla società attrice, nonché la quantificazione del suddetto danno.

Con ordinanza del 30 novembre 2021, il Giudice ha disposto una consulenza tecnica di ufficio, con lo scopo di effettuare una ricostruzione del settore dei servizi a terra presso gli scali milanesi nel periodo 2002/2011, verificando i soggetti che vi operano la natura dei servizi prestati e ogni altro fattore rilevante al fine di determinarne l'influenza sulla formazione dei prezzi dei servizi, nonché

di analizzare la sostenibilità delle ipotesi esposte da ATA e dalle convenute a sostegno delle istanze risarcitorie, formulando le sue conclusioni in ordine all'esistenza ed all'ammontare del danno.

All'udienza del 18 gennaio 2022 per il giuramento del CTU sono state definite le date per il deposito delle memorie nonché fissato il termine per il deposito della relazione finale al 25 luglio 2022. Il 20 settembre 2022 si è tenuta l'udienza di discussione della relazione depositata dal CTU. Visto l'esito della CTU, sostanzialmente favorevole a SEA, parte attrice ha formulato istanza di rinnovazione e in subordine di integrazione della CTU al fine di chiedere al Consulente l'individuazione di scenari controfattuali alternativi ovvero l'indicazione di un criterio di quantificazione del danno. SEA si è opposta, precisando che il Consulente si è correttamente attenuto ai quesiti formulati dal Giudice, visto che l'onere della prova di an, quantum e nesso causale spetta a parte attrice, e ha pertanto chiesto la fissazione dell'udienza di precisazione delle conclusioni.

Alla luce di queste osservazioni, ritenendo il rischio possibile, gli Amministratori della Capogruppo non hanno effettuato specifici accantonamenti. Ai fini di possibili accantonamenti, eventuali sviluppi negativi, ad oggi non prevedibili né determinabili, saranno oggetto di coerente valutazione all'esito delle ulteriori e più approfondite valutazioni tecniche in corso.

Contenzioso avviato da Emilio Nosedá dinanzi al Tribunale di Buenos Aires

Nel 2005 è stato notificato a SEA un ricorso presentato dal signor Emilio Nosedá dinanzi al Tribunale di Buenos Aires per ottenere l'adempimento di presunti impegni assunti nel 1997 da SEA nei confronti di Delta Group S.A., società uruguayana di cui egli stesso era legale rappresentante e che ha supportato SEA nella fase di gara per la concessione degli aeroporti argentini.

Il signor Nosedá, come cessionario dei diritti di Delta Group, chiedeva la condanna di SEA a:

- trasferire il 2% delle azioni di AA2000 a fronte del pagamento del suo attuale valore di mercato;
- risarcire il danno per perdita di chance relativo alla mancata possibilità per Delta Group di rivendere le azioni nel periodo in cui valevano più del prezzo allora pattuito (pari a 2 milioni USD), danno non quantificato;
- risarcire il danno per lucro cessante relativo alla mancata assegnazione a Delta Group di alcune concessioni in tre aeroporti argentini, danno non quantificato.

A chiusura della fase probatoria e nelle more dell'emissione della sentenza, tenendo conto anche della sostituzione dell'organo giudicante nel frattempo intervenuta e dell'accoglimento della richiesta di Nosedá di gratuito patrocinio, SEA ha presentato una proposta di transazione del valore di 500.000 USD che non è stata accettata. Nosedá ha chiesto una somma pari a USD 3,5 milioni, oltre alle spese giudiziali.

In data 30 dicembre 2016 il Tribunale Commerciale n.2 di Buenos Aires ha depositato la sentenza, notificata il 2 febbraio 2017, con la quale ha rigettato la domanda proposta dal signor Nosedá e volta a ottenere gli impegni assunti nel 1997 di cui si è precedentemente parlato, condannandolo al pagamento delle spese di lite. Il signor Nosedá ha presentato appello avverso al provvedimento. La causa risulta ora in attesa di essere trasferita alla Corte di Appello e ivi rimarrà sospesa in attesa che gli eredi di uno dei soggetti terzi convocato dal tribunale si presentino in giudizio. Inoltre, i tribunali argentini sono stati chiusi per sei mesi a causa dell'emergenza Covid-19.

La causa è stata inviata alla Corte d'Appello e il ricorrente ha depositato il suo ricorso. In data 14 dicembre 2021 la Corte di Appello di Buenos Aires ha confermato la sentenza di primo grado respingendo in toto le richieste avanzate da Nosedá/ Delta Group. La sentenza di appello che vede SEA vittoriosa è passata in giudicato, e la Corte di Buenos Aires nel mese di novembre 2022 si è espressa sull'importo di spese processuali e relative tasse, quantificate in 30 milioni di pesos argentini. Tale importo sarebbe a carico della parte soccombente, la quale, tuttavia, risulta essere titolare di un assegno di povertà. I legali incaricati da SEA a Buenos Aires, avendo contezza del

fatto che quest'ultimo, invece, possiede dei beni aggredibili in Uruguay, dove si è trasferito, hanno quindi avanzato un ricorso per la revoca di tale sussidio. Una volta dimostrata la sua reale situazione patrimoniale, il Sig. Nosedà dovrà pertanto provvedere al versamento dell'importo stabilito dalla Corte.

SEA ha appostato, nel fondo rischi e oneri del proprio bilancio, un importo adeguato alla copertura del rischio.

Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco

La legge 27/12/2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) art. 1, comma 1328, ha istituito il Fondo antincendi alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato nella misura di 30 milioni di euro annui, al fine di ridurre il costo, a carico dello Stato, del servizio antincendi prestato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco negli aeroporti. Tuttavia, a seguito dell'entrata in vigore delle disposizioni del comma 3 bis di cui all'art. 4 del D.L. n. 185 del 29/11/2008, introdotto con la Legge di Conversione del 28/1/2009 n. 2, le risorse del fondo sono state destinate anche a finalità del tutto estranee a quelle inizialmente previste dalla Finanziaria 2007.

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

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

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

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

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

La Corte di Cassazione, con ordinanza 27074/16 ha rimesso alla Corte Costituzionale l'esame sulla costituzionalità di tale norma.

In data 20 luglio 2018 è avvenuta la pubblicazione in G.U. della pronuncia della Corte Costituzionale del 3 luglio 2018 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)».

Con la richiamata disposizione il legislatore aveva disposto che (anche) i corrispettivi a carico delle società di gestione aeroportuale relativamente ai servizi antincendi negli aeroporti, di cui all'art. 1, comma 1328, della legge n. 296 del 2006 devono intendersi non avere natura tributaria.

La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l'esclusiva giurisdizione tributaria sono state confermate dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019.

Il giudice tributario adito da diverse società di gestione ha, in più occasioni, statuito che le società ricorrenti, alla luce del presupposto normativo che ha istituito il fondo Antincendio, ovvero ridurre il costo, a carico dello Stato, del servizio antincendio negli aeroporti, non sono tenute a corrispondere alcunché per finalità diverse da quelle che non siano l'attivazione e l'utilizzo dei vigili del fuoco per finalità unicamente di tutela degli aeroporti.

Con l'ultima decisione passata in giudicato, la n. 2517 del 20 febbraio 2019, la Commissione Tributaria ha inoltre riconosciuto l'efficacia esterna e ultrannuale del giudicato anche rispetto ad altre società che non erano parte del giudizio.

Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR del Lazio avanzato da SEA, si è pronunciato a favore della giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza di dicembre 2019. SEA ha notificato l'atto di riassunzione del giudizio davanti al Giudice Tributario volto a far valere l'efficacia delle pronunce di cui sopra nei propri confronti.

In data 24 maggio 2022 è stata depositata la favorevole sentenza n. 6230/2022 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, a definizione del ricorso promosso da SEA in materia di contribuzione al Fondo Antincendio in ambito aeroportuale. Con la sentenza sono state accolte integralmente le difese di SEA ed è stato annullato il provvedimento dell'ENAC con la quale si comunicava al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la determinazione delle quote di contributo relative al "Fondo per il servizio soccorso antincendio" istituito ex art. 1, comma 1328, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Invero, il Collegio, dopo aver qualificato il tributo in parola come "tributo di scopo", ha ritenuto che con la norma di cui all'art. 4, comma 3 bis del d.l. n. 185/2008 è stato "infranto il vincolo di destinazione che legittimava la originaria imposizione e che obbligava le società aeroportuali a pagare parte della contribuzione al personale dei vigili del fuoco, generando, in buona sostanza, una destinazione impropria delle risorse perché destinate ad altre finalità, con riferimento sostanzialmente al pagamento di indennità generali per il personale dei Vigili del Fuoco". Da tali premesse, il provvedimento dell'ENAC impugnato con cui veniva ripartito l'onere contributivo a carico delle diverse società di gestione aeroportuale è stato annullato in quanto illegittimo.

Con atto depositato in data 30 agosto 2022 le Amministrazioni hanno proposto appello avverso a tale sentenza. In data 28 ottobre 2022 SEA ha depositato quindi le proprie controdeduzioni. Si rimane quindi in attesa della sentenza.

Per quanto concerne il giudizio civile pendente in Corte di Appello, rimane fissata l'udienza di precisazione delle conclusioni al 19 maggio 2023.

Aggiornamento sulla sentenza 7241/2015 del Tribunale civile di Milano in materia di diritti aeroportuali

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

SEA in data 9 giugno 2017 ha provveduto al deposito in Corte di Cassazione degli atti: Controricorso e ricorso incidentale notificato. L'udienza in Camera di Consiglio è stata fissata il 22 marzo 2023.

Contestazione Royalties carburante

Nel 2013, con atti distinti, Alitalia Spa in a.s. e Volare hanno convenuto in giudizio Exxonmobil, Tamoil Italia Spa, KAI, Q8 e Total sostenendo di aver versato alle convenute, a titolo di airport fee, somme non dovute.

Le convenute si sono costituite in giudizio ed hanno contestato la domanda dell'attrice; inoltre, hanno chiesto ed ottenuto di chiamare in causa in manleva SEA e altri gestori aeroportuali quali asseriti percettori, seppure in via indiretta, delle fee oggetto della domanda in relazione alle somme corrisposte dall'attrice alle società petrolifere e che queste ultime hanno versato a SEA.

SEA si è costituita nei vari giudizi contestando le domande sotto diversi profili sia di natura preliminare (nullità della chiamata in causa, carenza di legittimazione attiva delle convenute a proporre la domanda, intervenuta prescrizione) sia di merito. In particolare, le difese di SEA rispetto alle pretese avversarie con specifico riferimento al periodo post 2005 si basavano soprattutto sull'aver dato corretta applicazione ad una specifica nota di ENAC del 2009 che determinava i corrispettivi di refuelling.

Tuttavia, più recentemente, è emerso i) un giudizio amministrativo non collegato alle cause di che trattasi, con cui il su citato provvedimento di ENAC, sul quale si basava buona parte della difesa di SEA, è stato annullato dal competente Tribunale, e ii) la condanna in primo grado di SEA con sentenza emessa a dicembre 2021, con cui il giudice ha accolto parzialmente la domanda di manleva svolta da Exxon nei confronti di SEA, per 3.730 migliaia di euro a fronte della richiesta iniziale pari a circa 13 milioni di euro, avverso la quale SEA ha provveduto a depositare appello.

Si fa presente, a tal proposito, che detta sentenza va in continuità con le condanne parziali già emesse dal Tribunale di Milano, ma in controtendenza rispetto a quanto stabilito dal Giudice nell'ambito del giudizio che vedeva contrapposte SEA e Q8. In tale sentenza, infatti, (i) veniva dichiarata la prescrizione delle domande di Alitalia per le forniture fino al 12.8.2013; (ii) venivano rigettate le domande per la restante parte; e (iii) veniva altresì condannata Alitalia alla rifusione delle spese del giudizio e agli interi costi di CTU. Anche in questo caso è pendente l'appello.

Si sottolinea che nel mese di marzo 2022 la Corte di Appello di Milano ha rigettato la domanda di Alitalia verso Tamoil, Total e KAI con le quali SEA era stata condannata a manlevare per la sua quota l'importo della sentenza. Alitalia è stata condannata altresì al pagamento delle spese legali del doppio grado di giudizio e oltre alle spese della CTU.

Permanendo comunque la valutazione del rischio come probabile, la società ha provveduto a mantenere nel proprio bilancio un accantonamento adeguato.

Fallimento Ernest SpA e conseguente revocatoria fallimentare

A seguito della dichiarazione di fallimento del vettore da parte del tribunale di Milano con sentenza n. 556/2020 del 23 novembre 2020, SEA si è insinuata al passivo fallimentare. In data 9 giugno 2021 è stato depositato il progetto di stato passivo dal quale risulta che SEA è stata ammessa per l'intero importo, escludendo tuttavia il riconoscimento del grado di privilegio. Nell'aprile scorso è pervenuta comunicazione, trasmessa dal curatore del fallimento, contenente la richiesta di restituzione dei pagamenti effettuati dalla fallita nel periodo sospetto per un importo pari a 1.005.018,68 euro. Tale richiesta è stata rigettata in toto contestando altresì la mancanza della prova sull'esistenza dell'elemento oggettivo, nonché di quello soggettivo, ovvero la conoscenza dello stato d'insolvenza del debitore in tema di revocatoria ai sensi dell'art. 67 co. 2 L. Fall.. Nel mese di giugno 2022 è stato notificato atto di citazione per la revoca dei pagamenti di cui sopra.

A tacitazione dell'azione revocatoria fallimentare intentata dal Fallimento, SEA e la Curatela Fallimentare sono pervenute a un Accordo Transattivo. SEA ha provveduto a versare l'importo pattuito nel mese di febbraio 2023 e le parti hanno conseguentemente proceduto ad abbandonare

il giudizio. Si è attualmente in attesa del provvedimento di estinzione del giudizio che verrà emanato dal Giudice.

Contenzioso per cessione contratti di lavoro

A seguito del conferimento del ramo d'azienda relativo alle attività di information and communication technology non "business specific" alla società Airport ICT Services Srl, una parte del personale ceduto ha impugnato la cessione di contratto, in quanto priva del necessario consenso individuale. SEA si è costituita sostenendo la genuinità del ramo d'azienda e la conseguente cessione dei contratti di lavoro subordinato verso la nuova società del Gruppo, che non richiede dichiarazione di acquiescenza da parte dei lavoratori. Al contempo SEA, perseguendo un'ipotesi conciliativa, ha appostato nel proprio bilancio un importo adeguato. Si è attualmente in attesa dell'esito del tentativo di conciliazione, in assenza del quale proseguirà l'iter processuale.

Agenzia delle Entrate – avvisi di accertamento in materia di IVA

A seguito delle note e già definite attività di verifica volte ad accertare il regolare assolvimento delle accise gravanti sull'energia elettrica utilizzata per il funzionamento degli scali di Linate e Malpensa avviate nei confronti di SEA dagli Uffici Territoriali dell'Agenzia delle Dogane di Malpensa e Linate, SEA ha ricevuto in data 16 novembre 2016 la notifica di un Avviso di Accertamento per l'anno 2011 relativo ai profili IVA della questione. Avverso tale atto è stato proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano che ha deliberato in senso favorevole all'Agenzia delle Entrate. In data 11 dicembre 2017, infatti, è stata depositata la Sentenza n. 6835/2017 avverso la quale è stato proposto appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia. In data 27 giugno 2019, la Commissione Tributaria Regionale adita ha depositato la Sentenza n. 2776/2019, pienamente favorevole alla Società, con la quale sono stati accolti i motivi dell'appello e l'Avviso di Accertamento IVA 2011 è stato annullato. La pronuncia della Commissione Tributaria Regionale è stata ulteriormente impugnata da parte dell'Agenzia delle Entrate che in data 30 gennaio 2020 ha provveduto a notificare alla Società il relativo ricorso in Cassazione. In riferimento, invece, alle successive annualità dal 2012 al 2015, in data 9 agosto 2017, l'Agenzia delle Entrate ha notificato ulteriori quattro Avvisi di Accertamento, avverso i quali la Società, ribadendo l'infondatezza della pretesa tributaria sottostante, in analogia a quanto già fatto per l'annualità 2011 ha proposto autonomi ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale che, previa riunione dei procedimenti, sono stati respinti con la Sentenza n. 3573/12/2018. Avverso tale sentenza è stato proposto Atto di appello presso la Commissione Tributaria Regionale che è stato discusso in data 26 ottobre 2020 con esito pienamente favorevole alla Società e conseguente annullamento degli Avvisi di Accertamento IVA anche per le annualità dal 2012 al 2015 per effetto della Sentenza n. 2527/2020.

Nei confronti della suddetta Sentenza, similmente con quanto già accaduto per l'annualità 2011, l'Agenzia delle Entrate in data 3/5/2021 ha fornito notifica del relativo ricorso per Cassazione la cui trattazione, ai sensi del Decreto del Presidente della Sesta Sezione Civile del 7/12/2021, si sarebbe dovuta tenere in data 13.01.2022. A seguito dell'Ordinanza interlocutoria della Sezione Sesta della Corte di Cassazione, depositata in pari data, la trattazione è stata rimessa alla Quinta Sezione per un esame in pubblica udienza anziché in Camera di Consiglio come inizialmente previsto e, quindi, occorre adesso attendere l'iscrizione a nuovo ruolo della causa per conoscere la data della prossima discussione. Si resta, invece, in attesa che venga fissata l'udienza di trattazione presso la Suprema Corte del ricorso concernente l'annualità 2011.

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

In conseguenza della notifica di numerosi Avvisi di Liquidazione in materia di imposta di registro concernenti l'applicazione dell'imposta sulla restituzione di somme come definite dalle Sentenze emesse dal Tribunale Civile di Milano, la Società ha contestato all'Agenzia delle Entrate l'erronea applicazione dell'imposta in misura proporzionale in luogo di quella fissa. Il complesso degli Avvisi di Accertamento sinora notificati ha generato un lungo contenzioso tributario che ad oggi vede la Società definitivamente vittoriosa sia in primo che secondo grado, fatta eccezione per le Sentenze della CTR Lombardia n. 1167/2020 e n. 1168/2020 avverso le quali si è provveduto a proporre ricorso per Cassazione al fine di ottenere la riforma ed il conseguente annullamento delle stesse. Con le Ordinanze n. 25346/2022 e n. 26185/2022, anche la Sesta Sezione della Corte di Cassazione si è espressa in senso conforme alle ragioni avanzate dalla Società provvedendo a cassare entrambe le Sentenze della CTR Lombardia e a decidere nel merito il pieno accoglimento di entrambi i ricorsi per manifesta fondatezza del secondo motivo di impugnazione e, dunque, per l'annullamento dei relativi Avvisi di Liquidazione.

Infine, con specifico riferimento all'autonomo iter giudiziale del ricorso proposto avverso l'Avviso di liquidazione n. 2017/003/SC/3378/0/002 (c.d. Sentenza Swiss Air), si evidenzia che in data 14/06/2021 la Commissione Tributaria Provinciale di Milano ha depositato la Sentenza n. 2591/2021, totalmente favorevole per la Società, avverso la quale nel mese di dicembre l'Agenzia delle Entrate ha proposto Atto di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia. In data 16/05/2022, la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia ha emesso la Sentenza n. 2081/2022, depositata il 23/05/2022, con la quale i Giudici della prima sezione hanno respinto l'Appello proposto dall'Agenzia delle Entrate ed accolto la tesi difensiva sostenuta dalla Società, con esito quindi pienamente vittorioso. Avverso tale pronunciamento l'Agenzia delle Entrate non ha proposto ricorso per Cassazione entro i termini di legge cosicché la materia del contendere può considerarsi estinta per definitivo passaggio in giudicato della Sentenza di secondo grado favorevole alla Società con conseguente annullamento dell'originario Avviso di Liquidazione.

L'insieme delle situazioni sopra descritte e relative ai contenziosi in essere con l'Agenzia delle Entrate trova ampio riscontro nell'apposito Fondo per rischi fiscali.

Altri contenziosi

Atto di citazione pervenuto a SEA a maggio 2020 da parte di Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. in Amministrazione Straordinaria

Il 30 aprile 2020, è stato notificato da parte di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in Amministrazione Straordinaria ("Alitalia" o la "Procedura"), l'atto di citazione dinanzi al Tribunale di Civitavecchia con richiesta di revocare e, quindi, dichiarare inefficaci agli effetti della procedura concorsuale, ai sensi del combinato disposto di cui all'art. 67, 2° e 3° comma, lett. a) legge fallimentare, tutti i pagamenti eseguiti al di fuori dei termini d'uso, in quanto pagamenti di debiti liquidi ed esigibili eseguiti da Alitalia, allora in bonis, a favore di SEA nei sei mesi antecedenti alla data del decreto di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria. Conseguentemente il suddetto atto prevede che SEA restituisca e quindi paghi ad Alitalia la complessiva somma di Euro 27.216.138,04.

Nel corso del giudizio, le Parti hanno intrapreso le discussioni per addivenire ad una transazione che coinvolgesse anche altre partite aperte tra le due società, ivi compreso il pagamento di debiti scaduti di Alitalia nei confronti di SEA. In data 14 luglio 2022, si è quindi formalizzata la transazione, con la quale le parti, a fronte del pagamento da parte di Alitalia di parte del debito di cui sopra, hanno reciprocamente rinunciato alle rispettive pretese. Con provvedimento del 2 agosto il Giudice ha dichiarato l'estinzione del giudizio.

Procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia SAI SpA, ai sensi dell'art. 2, comma 2, del Decreto-Legge n. 347/2003

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

SEA, in data 5 dicembre 2017 ha presentato domanda di insinuazione al passivo per l'importo di 41.050.979,58 euro di cui 9.622.397,82 euro in prededuzione.

In data 4 dicembre 2019 i Commissari hanno depositato il progetto parziale di stato passivo in base al quale, dopo aver constatato il pagamento da parte di Alitalia di gran parte dei crediti insinuati in prededuzione, hanno formulato la proposta di ammettere al passivo il credito SEA, per l'importo di 30.789.279,36 euro, con esclusione dell'importo di 731.454,80 euro (di cui 660.227,50 euro relativo ad addizionali e 71.227,30 euro per fatture varie), che risulta in contestazione; SEA ha ritenuto di non depositare osservazioni in merito a tale proposta.

Con provvedimento del 30 novembre 2020 il Giudice Delegato ha disposto la nomina di un CTU al fine di determinare l'esatto importo del credito privilegiato astrattamente gravante su ciascun aeromobile di proprietà di Alitalia alla data dell'apertura della procedura, assegnando ai creditori un termine per la nomina di un CTP.

In data 17 giugno 2021, è stata depositata la relazione peritale definitiva che definisce l'esatto importo del credito privilegiato per SEA in 126.263,43 euro, e che, allo stesso tempo, recepisce una serie di osservazioni e contestazioni da parte dei vari CTP (incluso il CTP di SEA) in merito al criterio utilizzato per l'identificazione degli aeromobili di proprietà di Alitalia; in data 6 febbraio 2023 il Giudice Delegato ha confermato che il progetto di stato passivo è stato dichiarato esecutivo.

A seguito della transazione finalizzata con Alitalia in A.S. nel mese di luglio 2022, è stata depositata in data 29 novembre 2022 la seconda domanda di insinuazione al passivo relativa agli ulteriori crediti in prededuzione post- 2 maggio 2017 (5.617.156,56 euro di cui 5.190.705,50 euro per addizionali); non è stata ancora fissata l'udienza per la disamina.

Si precisa che i crediti insinuati includono le addizionali per diritti d'imbarco per un importo pari a complessivi 11.363 migliaia di euro per i quali SEA agisce in qualità di sostituto di imposta e che vedono iscritto un corrispondente debito nel passivo verso gli Enti (INPS, Ministero dell'Interno) e di cui il vettore risulta debitore. Per tali crediti non è stato previsto uno specifico fondo svalutazione. I restanti crediti oggetto della procedura sono stati interamente svalutati.

Altre informazioni

Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario

La Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario (“DNF consolidata”) di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A., predisposta ai sensi del D.lgs. 254/16, costituisce una relazione distinta (Sustainability Report) rispetto alla presente relazione sulla gestione, come previsto dall’art. 5 comma 3, lettera b) del D.lgs. 254/16, ed è disponibile sul sito www.seamilano.eu nella sezione “Sostenibilità”.

Customer Care

Il gruppo SEA ha individuato nella qualità dei servizi offerti e nella soddisfazione dei passeggeri dei fattori di priorità strategica per la crescita aziendale e per il successo competitivo del business. Nel corso del 2022, caratterizzato da una progressiva evoluzione del traffico, nonostante il clima di incertezza sia a livello sanitario che economico e geopolitico, SEA ha proseguito nel proprio impegno ad attivare azioni ed obiettivi di miglioramento in coerenza con le priorità e le esigenze dei passeggeri in modo efficace ed efficiente e in linea con i migliori standard di servizio offerti nei principali aeroporti europei di riferimento.

L’obiettivo è di creare a Linate e a Malpensa luoghi funzionali ma di eccellenza per tutti, passeggeri ed operatori, offrendo un’esperienza sicura e piacevole all’insegna della modernità, della dinamicità, della tecnologia e della bellezza, caratteristiche che contraddistinguono la città di Milano e la Lombardia di cui gli aeroporti milanesi sono la porta di ingresso.

Anche nell’attività di gestione della Qualità dei Servizi SEA opera con responsabilità, trasparenza e collaborazione non solo all’interno dell’azienda ma anche verso l’esterno, nel rispetto dei bisogni e delle aspettative delle singole persone e dell’ambiente che ci accoglie consapevoli che le scelte costruttive sono quelle condivise con entusiasmo e determinazione da parte di tutti e per il benessere di tutti.

Nel corso del 2022 l’attenzione è stata rivolta al perseguimento della sicurezza e della sostenibilità consolidando e sviluppando ulteriormente l’adozione di innovazioni tecnologiche che oltre ad agevolare la gestione dei processi arricchiscono anche l’esperienza e la permanenza in aeroporto di passeggeri ed operatori.

SEA da anni è dotata di un Sistema di Qualità che consente di orientare le scelte aziendali relative alla revisione dei processi e all’implementazione di nuovi servizi. La gestione della qualità dei servizi è assicurata attraverso un sistema articolato che prevede:

- La misurazione della qualità percepita.
- La misurazione della qualità erogata.
- Il benchmarking, che grazie all’adesione al programma internazionale ACI ASQ promosso dall’associazione mondiale degli aeroporti, permette un confronto e un network con i principali aeroporti internazionali.
- Le certificazioni dei servizi e i piani di audit.

Nel corso del 2022 le attività suddette, connesse al Sistema di Gestione della Qualità, si sono arricchite di nuove e rinnovate metodologie che hanno permesso ulteriori e più approfondite valutazioni della capacità e delle potenzialità di SEA di fornire livelli di performance sempre migliori in grado di seguire e soddisfare le esigenze dei passeggeri e del mercato in profonda trasformazione.

I dati provenienti da queste misurazioni sono condivisi con i principali stakeholders e con ENAC negli incontri istituzionali del "Comitato per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali" oltre che

essere analizzati all'interno di specifici gruppi di lavoro per l'individuazione di appropriate azioni di miglioramento.

Nel 2022, le edizioni delle Carte dei Servizi di Linate e Malpensa, in linea con le indicazioni formalizzate da ENAC, sono state realizzate con l'obiettivo di assicurare le informazioni utili ai passeggeri per garantire il loro transito nei terminal in sicurezza.

Nell'ottica di miglioramento continuo e soddisfazione delle esigenze dei passeggeri sono proseguiti i lavori di restyling dell'aeroporto di Linate iniziati nel 2018. La nuova identità del "City Airport" di Milano sarà il simbolo dell'attenzione alla sostenibilità e al design più ricercato che il passeggero potrà ritrovare anche negli oggetti tecnici più tipicamente aeroportuali. SEA intende creare nei suoi aeroporti un "*sense of place*" in sintonia con Milano e la Lombardia in un ambiente moderno dinamico, funzionale e accogliente che si caratterizzi per facilità di orientamento, efficienza e regolarità operativa, professionalità e cortesia di tutto il personale, assicurando comunque una permanenza in aeroporto all'insegna della *Safety*. Tra le iniziative pianificate, che concorrono in modo tangibile al miglioramento del *comfort* e all'impatto sulla soddisfazione dei passeggeri, si sono identificati degli interventi prioritari quali l'ottimizzazione organizzativa delle modalità di controllo e presidio delle pulizie delle aree più frequentate per garantire una rapidità di intervento a fronte di una anomalia o di una repentina caduta della performance.

SEA è impegnata anche nell'implementazione di servizi a minor impatto infrastrutturale, ma che rientrano ormai nelle esigenze di base dei passeggeri, quali un servizio WIFI semplice, veloce e gratuito e dei punti di ricarica disponibili nelle principali aree di attesa.

È stata, inoltre, stretta una collaborazione con la Triennale Milano e con il Museo del Design Italiano, che ha messo a disposizione una serie di opere di famosi designer italiani.

Inoltre, a conferma dell'impegno sui temi della disabilità, nella realizzazione dei lavori e in quelli di manutenzione, viene dedicata particolare attenzione ai percorsi, agli ambienti e alle facilities aeroportuali affinché sia garantita ai passeggeri che necessitano di assistenza una reale accessibilità e fruibilità delle infrastrutture, in grado di offrire un'esperienza di viaggio sempre più serena e confortevole.

La dimensione ambientale

È un preciso impegno del Gruppo SEA coniugare il valore fondamentale del rispetto e della salvaguardia del patrimonio ambientale con lo sviluppo. Nel corso del 2022 in ambito ambientale sono proseguite importanti iniziative basate sul piano di sostenibilità ufficializzato nel mese di dicembre 2021 e, soprattutto, sugli obiettivi di decarbonizzazione indicati nella certificazione ACA4+ e sul target Net Zero entro il 2030.

Processi di gestione ambientale

In riferimento al Master Plan Linate 2030, si è conclusa positivamente la procedura di VIA con la pubblicazione del Provvedimento di compatibilità ambientale, Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. A seguito della successiva pubblicazione sulla G.U. della Repubblica Italiana, è stato concordato con ENAC di attivare le procedure per l'avvio della Conferenza di Servizi, necessaria a conseguire la conformità urbanistica, che si è svolta in data 12 luglio 2021 e si è conclusa con esito positivo come previsto. Nel mese di febbraio 2022 è stato svolto un incontro con ENAC e Regione Lombardia per l'avvio delle attività per la predisposizione congiunta dell'Accordo territoriale richiesto come prima prescrizione dal DecVIA 348/2019.

Relativamente al Nuovo Master Plan Malpensa 2035 ENAC ha approvato la Relazione Tecnica a dicembre 2019 e sulla base dello stesso documento è stato elaborato il SIA trasmesso ad ENAC il

6 marzo 2020 e si è quindi concordato con lo stesso ente l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il giorno 26 giugno 2020. L'avvio formale della procedura è accompagnato da primi incontri di illustrazione dei principali contenuti con gli enti maggiormente interessati (comuni del CUV, Regione Lombardia, Parco Regionale del Ticino). Tra i mesi di settembre e dicembre 2020 sono pervenute le osservazioni e le richieste di chiarimenti e integrazioni di enti locali e privati, trasmesse formalmente in data 19 aprile 2021, a cui SEA ha risposto l'11 novembre 2021. A febbraio 2022 Regione Lombardia ha avviato l'iniziativa di predisposizione di un Protocollo d'Intesa per la finalizzazione positiva della procedura VIA a livello regionale, propedeutico alla formulazione finale del parere regionale attualmente non ancora emesso. In tale protocollo, sottoscritto da SEA, ENAC e comuni del CUV a giugno 2022, è definito un accordo in cui ENAC/SEA e le parti si impegnano su compensazioni/mitigazioni, dirette e indirette, tali da portare all'espressione di un parere favorevole da parte dei comuni partecipanti al CUV, circostanza avvenuta il 14 novembre 2022. Attualmente, si è in attesa dell'espressione della CTVIA, la cui emanazione è prevista entro il primo trimestre 2023, per portare a termine la procedura VIA.

Mitigazioni ambientali

Nel corso del 2022 è stato affidato l'incarico per la predisposizione del Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. L'attività è stata avviata nel mese di settembre e si è conclusa il 19 dicembre 2022 con la consegna della documentazione prodotta. Al momento è in corso il processo di analisi dei risultati conseguiti e di approvazione interno per verificare e definire le modalità di eventuale avvio di una formale procedura approvativa e la relativa comunicazione agli enti interessati. Il piano di mappatura dei ricettori sensibili citato per Linate sarà predisposto successivamente anche per il territorio di Malpensa, con analoga finalità ma a seguire il completamento del processo in corso di definizione della zonizzazione acustica (la Commissione Aeroportuale non ha ancora approvato in via definitiva la proposta di zonizzazione, rimandata al secondo semestre 2023) e le eventuali prescrizioni che dovessero derivare dalla procedura VIA in corso per il nuovo Master Plan al 2035.

La progettualità europea

SEA è coinvolta a livello internazionale in progetti, cofinanziati dall'Unione Europea, di ricerca e innovazione principalmente orientati alle tematiche ambientali, trasporti sostenibili e a quelle di safety/security. Nell'ambito del programma Horizon 2020 e CEF (Connecting Europe Facilities) sono in corso le attività legate ai seguenti progetti:

- PASS4CORE: le attività sono state avviate in data 01/04/2020 e si concluderanno entro giugno 2024. Il contesto di riferimento entro cui si sviluppa l'azione proposta è rappresentato dallo sviluppo e miglioramento di una rete di parcheggi sicuri e protetti per mezzi pesanti lungo la rete stradale primaria in Italia.
- MXP-NLINE: Le attività sono state avviate ad aprile 2020 e si concluderanno entro giugno 2024. Il progetto, sviluppato in partnership con FERROVIENORD, consiste nei lavori di realizzazione del collegamento ferroviario tra il Terminal 2 dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa e la linea RFI del Sempione.
- MILAN EAST HUB GATE: Le attività sono state avviate a marzo 2020 e si sono concluse a dicembre 2022. L'iniziativa, sviluppata in partnership con il Comune di Milano, il Comune di Segrate e RFI, ha come obiettivo il completamento della progettazione di fattibilità tecnico-economica (PFTE) della nuova stazione di Segrate e del prolungamento della linea metropolitana M4 per collegare l'aeroporto core di Milano Linate alla nuova Stazione AV di Segrate.
- ITAIR ISAC: il progetto si propone di migliorare le capacità informatiche degli operatori aeroportuali italiani attraverso la creazione di un Centro di Analisi della condivisione delle

informazioni. Le attività sono state avviate a settembre 2020 e sono terminate ad agosto 2022.

- FENIX: il progetto, iniziato ad aprile 2019 e con termine previsto ad aprile 2023, ha l'obiettivo di potenziare il coinvolgimento degli stakeholders in ambito della logistica, nell'ottica di una pianificazione collaborativa e di un monitoraggio in vari scenari e contesti, con riferimento alle reti transeuropee dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.
- ClimOp: Climate assessment of innovative mitigation strategies towards Operational improvements in Aviation. Il progetto durerà 42 mesi ed ha avuto come data di inizio ufficiale il 1° gennaio 2020. L'obiettivo del progetto è quello di valutare, definire e supportare l'implementazione di strategie di mitigazione necessarie a promuovere ed attuare gli "operational improvements" individuati, al fine di minimizzare gli effetti negativi del trasporto aereo sui cambiamenti climatici.
- OLGA: hOListic & Green Airport. Il progetto ha avuto inizio nel mese di ottobre 2020 e durerà 60 mesi. Il progetto OLGA, sfruttando i Giochi Olimpici del 2024 (Parigi) e del 2026 (Milano-Cortina) quali eventi di massa che potenzialmente potrebbero costituire una minaccia per la biodiversità e contribuire al peggioramento dell'inquinamento atmosferico mira a ridurre significativamente l'impronta di carbonio attraverso lo sviluppo di innovazioni ambientali per gli aeroporti verdi, che possono essere ulteriormente trasferite e replicate in altri aeroporti e altri contesti. Per SEA il Workpackage di maggiore importanza, sia in termini di effort del personale che di investimenti, è quello dell'"energy" (WP5) che ha come protagonista l'Idrogeno e che la vede impegnata come WP Leader. SEA si è impegnata a disegnare il proprio "green H2 hub" ad installarlo ed a testarne l'utilizzo.
- ORCHESTRA: Coordinating and synchronising multimodal transport improving road, rail, water and air transport through increased automation and user involvement. Il progetto, di durata triennale, è iniziato nel mese di maggio 2021 e si concluderà ad aprile 2024. L'obiettivo del progetto è fornire un ecosistema di gestione del traffico multimodale (MTME - multimodal traffic management ecosystem) che, oltre a potenziare la collaborazione e la sincronizzazione delle operazioni all'interno e tra le modalità di trasporto, contribuisca a migliorare la sicurezza, aumentando l'accessibilità e riducendo le emissioni.
- RE-MXP: il progetto prevede il miglioramento del sistema di drenaggio per la riduzione del rischio di alluvioni e interventi per per la mitigazione del rischio sismico. La fine del progetto è prevista per il 2026. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo Climate Change della presente relazione di bilancio.
- U-ELCOM: U-space European COMmon dEpLoyment. Il progetto coordinato da EUROCONTROL è finalizzato allo sviluppo dell'integrazione dei servizi/sistemi di gestione del traffico aereo (ATC) e quelli per la gestione di servizi basati su eVTOL (U-Space) per il trasporto beni e persone. Il progetto è iniziato a novembre 2022, mentre la fine lavori è prevista dopo 36 mesi.

Le risorse umane

Qualifica	Numero risorse al 31 dicembre		Variazione	FTE* gennaio-dicembre		Variazione
	2022	2021		2022	2021	
Dirigenti	46	44	2	45	47	(2)
Quadri	260	272	(12)	272	279	(7)
Impiegati	1.507	1.686	(179)	1.591	1.662	(71)
Operai	549	630	(81)	593	630	(37)
Somministrati	208	50	158	126	39	87
Totale	2.570	2.682	(112)	2.627	2.657	(30)

*Full time equivalent

Al 31 dicembre 2022 il totale delle persone del Gruppo SEA è pari a 2.570, in riduzione di 112 unità rispetto al 31 dicembre 2021 (-4,2%). Il numero di *Full Time Equivalent* del 2022, rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente, è in decremento di 30 unità da 2.657 a 2.627 (-1,1%). La presenza femminile nel Gruppo SEA è pari al 32% al 31 dicembre 2022, equamente distribuita nei diversi ruoli.

Organizzazione e gestione del personale

Nel corso dell'esercizio sono state emesse la procedura "Presentazione e gestione dei progetti finanziati", relativa alle modalità di accesso e partecipazione ai bandi di finanziamento promossi da enti pubblici e le connesse modalità di rendicontazione, e la procedura "Gestione dei tempi di conservazione dei dati personali" afferente le modalità di gestione della *data retention* dei dati personali presenti nel registro dei trattamenti di SEA.

Sono stati implementati interventi organizzativi volti a sviluppare maggiore sinergia tra competenze o ad assicurare il coordinamento delle specializzazioni in ambiti aeroportuali.

Formazione

Le metodologie di training sviluppate e applicate per far fronte alla piena ripresa del sistema aeroportuale hanno dato forte impulso ad una rinnovata focalizzazione del "modello blended" includendo il ritorno in aula, le fruizioni in e-learning e le lezioni svolte a distanza.

Si è proseguito con l'incentivazione dell'utilizzo della piattaforma GoodHabitz introdotta nel 2021 dedicata soprattutto alle competenze trasversali, con la collaborazione di The European House of Ambrosetti, divulgando video e *inspiration path* della Library Ambrosetti dedicati alla popolazione manageriale, e si è dato inizio a un progetto per mettere in luce i comportamenti di valore all'interno della realtà SEA, un progetto per la condivisione del proprio sapere e delle proprie esperienze e un progetto di mentoring finalizzato a favorire la connessione tra la popolazione più giovane e il management aziendale.

Nel corso del secondo semestre 2022, ha preso sempre più forma SEA Academy, consolidando le sue fondamenta su una cultura della condivisione del sapere (*we are teachers*) da un lato, e dell'apprendimento continuo dall'altro (*we are learners*) tramite differenti attività e progetti.

Gli ambiti maggiormente interessati da formazione e addestramento obbligatori hanno riguardato:

Sicurezza del Lavoro: è stato significativo l'impegno relativo ai corsi di aggiornamento Sicurezza sul Lavoro D.Lgs. 81/08, Accordo Stato Regioni del 21/12/2011. Permane importante l'impegno dedicato alla Formazione Antincendio per garantire il mantenimento della certificazione degli Addetti alla Gestione delle Emergenze, sono proseguiti i corsi di aggiornamento relativi alla Radioprotezione dedicati al personale Security, e sono stati organizzati un corso iniziale ed uno di aggiornamento per Coordinatori della Sicurezza - D. Lgs. 81/08 ex Titolo IV. In materia di Sicurezza sul Lavoro, a fine 2021 il Parlamento italiano ha convertito il decreto-legge n.146 nella legge n.215, apportando modifiche significative al Decreto legislativo 81/08 con la ridefinizione di nomina, ruolo e obblighi del Preposto; sono stati pertanto organizzati i corsi di aggiornamento per il personale già individuato come preposto e i corsi iniziali per personale di nuova nomina.

Airport Safety (EASA Rules): i corsi obbligatori relativi al Regolamento EU139/14.

Security: i corsi Security secondo il Piano Nazionale di Sicurezza sono una delle condizioni necessarie per l'ottenimento e il rinnovo del tesserino aeroportuale. Il contenuto dei corsi è stato rinnovato e implementato con specifici argomenti di Cyber Security.

Inoltre, al fine di garantire il mantenimento della Certificazione ENAC e quindi la continuità di erogazione dei corsi di Security PNS (A13, A14, A15, A8), gli istruttori certificati HR SEA hanno partecipato alla prevista formazione specifica biennale di aggiornamento secondo quanto previsto dal Regolamento di esecuzione UE 2019/1583.

Welfare

Anche nel 2022 lo sviluppo dei mezzi tecnologici ed il processo di digitalizzazione delle iniziative di welfare hanno agevolato notevolmente l'erogazione dei servizi offerti. Infatti, nell'ambito del progetto Future Lab, dedicato all'istruzione e all'*employability* dei figli dei dipendenti, le borse di studio al merito sono state gestite con una nuova modalità che ha permesso di effettuare la richiesta direttamente online; nell'area Mobilità Casa Lavoro la digitalizzazione è stata estesa al processo di richiesta degli abbonamenti ATM e TRENORD; nell'area Assistenza e Cura, accanto agli sportelli "Ascolto e Aiuto" di Linate e Malpensa, il servizio "Assistente Sociale in Azienda", a disposizione di quanti necessitano di un supporto o di un counselling per problematiche personali o familiari, dopo un periodo di gestione da remoto, ha potuto riprendere la modalità in presenza.

Nell'area Salute e Prevenzione è stata offerta la consueta campagna di profilassi antinfluenzale.

È stato confermato un contributo economico ad integrazione dei costi sostenuti per la partecipazione dei figli dei dipendenti a centri estivi.

Relazioni Industriali

Nel corso del 2022 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali sia sulle tematiche operative sia su quelle strettamente legate alla gestione della crisi derivante dal Covid -19 (es. applicazione CIGS, disposizioni operative, ridefinizione dei protocolli Covid).

Il 20 gennaio 2022 è stato formalizzato il mancato accordo tra SEA e le Organizzazioni Sindacali in merito alla procedura di trasferimento del ramo d'azienda dell'area "*non business specific*" della direzione ICT di SEA ad Airport ICT Services S.r.l.

Con l'avvio della *summer season* le Organizzazioni Sindacali sono state informate relativamente alle azioni in essere per far fronte al traffico incrementale. Nello specifico sono stati presentati alcuni progetti di efficientamento delle risorse (es. Security Linate) e i piani di inserimento risorse in somministrazione nelle principali aree operative (PRM, Autisti, BHS, Maintenance).

Il 29 giugno 2022 sono stati sottoscritti differenti accordi volti a:

- riconoscere, in una fase di particolare incremento dei costi energetici, un contributo economico per ciascun dipendente in forza a luglio 2022;
- definire le modalità di adesione al piano di pensionamento e al piano di incentivazione volontaria previsti dal Verbale di Accordo Quadro e dal Verbale di Accordo Quadro Integrativo;
- ottimizzare il modello della struttura di *Maintenance* tramite l'ampliamento delle competenze del personale addetto alle attività di manutenzione delle pavimentazioni di pista degli scali di Malpensa e Linate;
- definire la figura di “*Instructor on the Job*” nonché i criteri di selezione ed il relativo trattamento economico per garantire il pieno rispetto di specifici obblighi formativi in capo a SEA;
- razionalizzare alcuni istituti retributivi (c.d. "indennità di cantiere") derivanti dalla contrattazione integrativa aziendale.

In data 28 settembre 2022 è stato sottoscritto uno specifico accordo volto a definire i criteri, le modalità e gli importi riconosciuti a titolo di incentivazione all'esodo per il personale coinvolto nel piano di mobilità 2022-2025. Nello specifico è stata concordata la risoluzione del rapporto di lavoro per 446 lavoratori che matureranno il diritto al trattamento di pensione anticipata o di vecchiaia entro il 31 agosto 2028, oltre a prevedere la possibilità, per un limitato numero di lavoratori, di aderire al piano su base volontaria, compatibilmente con le esigenze aziendali.

In data 8 novembre 2022 è stato sottoscritto un accordo volto a definire un piano di assunzioni all'interno dell'area Security. Nello specifico è stato previsto l'inserimento di 85 risorse di genere femminile con qualifica di guardia particolare giurata. Nel medesimo accordo è stato inoltre previsto il criterio per la progressiva stabilizzazione del personale assunto in somministrazione.

Sempre in data 8 novembre 2022, per far fronte ai persistenti problemi legati all'incremento dei costi energetici e dei beni di consumo, è stato sottoscritto un accordo volto ad introdurre un contributo economico pari a 100 euro per ciascun dipendente in forza a novembre 2022 e un ulteriore contributo pari a 200 euro per ciascun dipendente in forza a febbraio 2023.

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel 2022 il Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) di SEA, certificato secondo la norma UNI ISO 45001:2018, ha superato con successo l'audit di sorveglianza effettuato dall'organismo esterno ed è stato monitorato costantemente attraverso audit interni, audit presso concessionari retail/no retail e Follow up di Hygiene Risk Assessment per valutare l'adeguatezza delle misure anticovid implementate.

La gestione dell'attività straordinaria a contrasto del Rischio Covid, coerentemente con quanto fatto nel 2020- 2021, è proseguita anche nel 2022 con le attività di seguito descritte.

Sono stati aggiornati il Protocollo Aziendale delle misure di contrasto e contenimento della diffusione del virus SARS-CoV-2/COVID-19 negli ambienti di lavoro, le conseguenti disposizioni aziendali per il personale e per appaltatori, fornitori, visitatori e tutti i soggetti terzi, e i Protocolli Operativi Sanitari aeroportuali per gli scali societari (LIN e MXP T1) contenenti le misure di minimizzazione del contagio a favore dei passeggeri e di quanti (SEA, Operatori, Enti, ecc.) lavorano in ambito operativo.

Per quanto attiene alle attività di Prevenzione Incendi e Gestione delle emergenze sono state effettuate 46 simulazioni presso gli scali societari con esito positivo sia in termini di conoscenza del Piano di Gestione delle Emergenze e delle relative procedure in essere, che in termini di tempistica e di reattività delle risposte. Tutte le anomalie, discrepanze, non conformità emerse durante i sopralluoghi antincendio, le verifiche documentali, gli audit e le prove di evacuazione sono state individuate, gestite e rendicontate nel Registro Antincendio, dove vengono inoltre inserite le analisi delle cause e l'individuazione di azioni migliorative e/o correttive, ove necessarie. In occasione dell'apertura della linea metropolitana M4 è stato rivisto il Piano di Emergenza ed Evacuazione dell'aerostazione di Linate, allineandolo al Protocollo di coordinamento stipulato fra SEA e ATM.

Sono stati inoltre aggiornati i Documenti di Valutazione dei Rischi effettuando l'aggiornamento della Valutazione del Rischio da Stress Lavoro Correlato, l'aggiornamento della potenziale esposizione ad Agenti Biologici «SARS-CoV-2» con l'implementazione di una serie di misure specifiche e la revisione dell'elenco delle figure di Preposto e Dirigente per la sicurezza, in coerenza con le novità introdotte al D.lgs. 81/08 dalla Legge 215/2021. Sono proseguite, da parte degli Esperti Qualificati in radioprotezione, le attività di monitoraggio delle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi, nonché apposite verifiche strumentali sulle apparecchiature radiogene detenute e utilizzate dal personale di SEA. È stata inoltre predisposta la consueta valutazione del rischio per il personale. I monitoraggi outdoor sui microinquinanti aerodispersi hanno permesso di escludere l'esistenza di situazioni di rischio.

È proseguita la gestione dei rapporti con gli Enti pubblici che si occupano delle tematiche di salute e sicurezza sul lavoro (ATS, INAIL, ecc.), supportando di volta in volta le varie funzioni aziendali coinvolte.

Con la ripresa delle attività e conseguente aumento dei volumi di traffico, l'indice infortunistico SEA si è riposizionato su valori precedenti alla pandemia. In un'ottica di miglioramento continuo, accanto all'indice di frequenza IF, definito dalla norma UNI 7249, è stato introdotto un nuovo indicatore di performance che valuta gli infortuni per i quali è possibile identificare e implementare specifiche misure preventive.

Sistema di Corporate Governance

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

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

SEA ha aderito, già a far data dal 27 giugno 2001, al Codice di Autodisciplina per le società quotate emanato dal Comitato per la *Corporate Governance* di Borsa Italiana S.p.A., ridenominato Codice di Corporate Governance dall'edizione di gennaio 2020 (il "Codice"). Sebbene l'adesione al Codice sia volontaria, SEA applica parte delle raccomandazioni in esso contenute, in base al principio *comply or explain*, con la finalità di implementare un efficace sistema di governo societario che ripartisca adeguatamente responsabilità e poteri e favorisca il corretto equilibrio tra gestione e controllo.

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

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

Il Consiglio di Amministrazione di SEA ha istituito al proprio interno due Comitati previsti dal "Codice", aventi funzioni propositive e consultive nei confronti dell'organo amministrativo (il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e il Comitato Remunerazione e Nomine). I Comitati sono composti da Consiglieri di Amministrazione non esecutivi e in maggioranza indipendenti. Le prerogative dei Comitati sono stabilite dalle deliberazioni dell'organo amministrativo che li ha istituiti ispirandosi alle raccomandazioni e ai principi del "Codice"; delle riunioni dei comitati vengono redatti verbali conservati agli atti della Società.

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

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

L'Assemblea degli Azionisti in data 3 maggio 2022 ha nominato il Consiglio di Amministrazione, composto da 7 membri che rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente Relazione è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 3 maggio 2022 in conformità a quanto previsto dallo Statuto e rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

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

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

Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi

Premessa

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

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

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

Il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è strutturato adottando quale *best practice* di riferimento il *Risk Model Enterprise Risk Management* - ERM - per l'individuazione, la valutazione e il monitoraggio dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del management e dell'*assurance* per gli Stakeholders. Il modello si basa sul principio che la gestione dei rischi coinvolge l'organizzazione a tutti i livelli e che il management sia l'*owner* primario dei rischi, poiché gestisce quotidianamente rischi e opportunità ed è responsabile della definizione e attuazione dei piani di mitigazione individuati.

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

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

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

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

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

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

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

Le componenti del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi descritte sono tra loro coordinate e interdipendenti e il Sistema, nel suo complesso, coinvolge - con diversi ruoli e secondo logiche di collaborazione e coordinamento - gli organi amministrativi, gli organi di vigilanza e controllo, il management della Società e del Gruppo SEA.

Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

Il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS), nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 maggio 2022 ed in carica alla data del 31 dicembre 2022 è composto dai Consiglieri Pierfrancesco Barletta, con funzioni di Presidente del Comitato, Luciana Rovelli e Daniela Mainini.

Il Comitato svolge funzione consultiva e propositiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione in materia di controllo interno, gestione dei rischi e sostenibilità. Il CCRS supporta il Consiglio di Amministrazione nella definizione delle linee di indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi in modo che i principali rischi aziendali siano correttamente identificati, adeguatamente misurati, gestiti e monitorati, attua infine gli indirizzi del Consiglio attraverso la definizione, la gestione e il monitoraggio del sistema di controllo interno. Il Comitato esamina il Piano Annuale di Audit che viene approvato dal Consiglio di Amministrazione.

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

Responsabile della funzione di Internal Audit

La verifica sull' idoneità e funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è affidata alla Direzione Auditing. Il Responsabile della Direzione Auditing riferisce al Consiglio di Amministrazione e per esso al Presidente; non è responsabile di alcuna area operativa e non dipende gerarchicamente da alcun responsabile di aree operative, ivi incluse le aree amministrazione e finanza. Il Responsabile Auditing verifica l'operatività e l'adeguatezza del sistema di controllo interno e gestione dei rischi ed il rispetto delle procedure interne a tal fine emanate. Il Responsabile Auditing gode di autonomia di spesa ed estende la propria attività a tutte le società del Gruppo SEA attraverso specifici contratti di service. La Direzione Auditing SEA, analogamente, dipende gerarchicamente dal Consiglio di Amministrazione e per esso dal Presidente. Alla Direzione Auditing è affidata la verifica sull'effettività, idoneità e mantenimento del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. n. 231/2001 su disposizione degli Organismi di Vigilanza di SEA e delle sue controllate. Alla Direzione Auditing è stata affidata inoltre, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 22 febbraio 2018, l'attività di verifica sull'adeguatezza ed efficace attuazione del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di SEA, certificato secondo lo Standard UNI ISO 37001:2016.

Società di Revisione legale dei conti

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

Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001

L'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 maggio 2022 ed in carica alla data del 31 dicembre 2022 è composto da quattro membri: due membri indipendenti esterni, Giovanni Maria Garegnani e Antonella Apicella, un Consigliere non esecutivo ed indipendente, Daniela Mainini, e il Direttore Auditing, Rossella De Bartolomeo.

In data 20 giugno 2022 l'Organismo di Vigilanza ha nominato Giovanni Maria Garegnani quale proprio Presidente.

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

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

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

SEA ha adottato un Modello di organizzazione e gestione ex D.lgs. 231/2001 in conformità alle disposizioni del Decreto legislativo 231 del 2001 recante la "disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica" (il "Decreto"), per prevenire la commissione dei reati ivi previsti. Il Modello è stato

adottato dal Consiglio di Amministrazione di SEA con delibera del 18 dicembre 2003 e successivamente modificato e integrato, da ultimo, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 31 maggio 2022 ed include tutti i reati previsti dal Decreto a tale data. Il Modello si compone di una “Parte Generale”, di una “Parte Speciale” e dei singoli “Componenti”. Le società controllate da SEA hanno adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. 231/2001.

Whistleblowing – Gestione delle segnalazioni

SEA, in linea con le *best practice* internazionali e nel pieno rispetto delle normative applicabili, ha implementato un processo di raccolta e gestione delle segnalazioni (c.d. *whistleblowing*).

Per consentire l’invio di segnalazioni, SEA ha messo a disposizione sul sito Internet una piattaforma informatica di Whistleblowing che consente a chiunque (dipendenti e collaboratori, fornitori e qualsiasi altro soggetto) di inviare segnalazioni anche in forma anonima. Un ulteriore canale di segnalazione è rappresentato dalla posta ordinaria.

Il processo di gestione delle segnalazioni è definito da una apposita Procedura applicabile a SEA S.p.A e recepita dalle società controllate, tenuto conto delle necessità di adattamento rispetto al proprio assetto organizzativo.

La procedura indica, in particolare, i canali di segnalazione, gli Organi deputati a riceverle, il processo di verifica, definisce le tutele messe in atto per i segnalanti nonché gli obblighi di riservatezza delle informazioni, in conformità alle normative vigenti.

Referente per l’Anticorruzione

La Società ha individuato sin dal 2014 un Referente per l’anticorruzione, attualmente individuato nel Responsabile Corporate Affairs and Compliance Legal Counseling, con il compito di curare ogni comunicazione in materia di anticorruzione anche verso i terzi; il ruolo, le prerogative e le responsabilità assegnate al Referente per l’anticorruzione non sono pertanto assimilabili a quelle previste dalla normativa di riferimento in capo al Responsabile per la Prevenzione della Corruzione (ovvero, il responsabile ex legge 190/2012), che SEA non è tenuta a nominare sulla base della normativa vigente.

Misure anticorruzione

SEA, a conferma del proprio impegno nella prevenzione e nel contrasto di pratiche illecite, ha adottato su base volontaria, in assenza di obbligo normativo, apposite misure anticorruzione in coerenza con le finalità della L. 190/2012, che vanno ad affiancare il Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001. Le misure anticorruzione sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione il 6 febbraio 2020. Il documento include le misure di prevenzione previste nel Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, approvato dal CdA il 22 febbraio 2018 e certificato, in data 8 marzo 2018, secondo la Norma UNI ISO 37001:2016 “*Anti-bribery Management System*”. La certificazione, a seguito di audit esterno, è stata confermata sino a marzo 2024.

Procedura per le Operazioni con Parti Correlate

La Società ha adottato una procedura per le operazioni con parti correlate (la “Procedura OPC”) in vigore dal 2 febbraio 2015 ed aggiornata con delibera del Consiglio di Amministrazione in data 22 febbraio 2018.

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

Il Consiglio di Amministrazione, nella valutazione della correttezza sostanziale e procedurale delle operazioni con parti correlate, è assistito dal Comitato Parti Correlate che si identifica, a seconda

delle materie di volta in volta trattate, nel Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità o nel Comitato Remunerazione e Nomine.

Codice Etico

Il Codice Etico vigente, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 21 dicembre 2020, pubblicato sul sito internet della Società, ne rappresenta il sistema dei valori e la vision etica, detta le norme di condotta cui i suoi destinatari sono tenuti, illustra i principi di comportamento nei confronti degli stakeholder. Il Codice Etico è componente del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. 231/2001.

Il Comitato Etico, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 maggio 2022, è composto dal Presidente del Consiglio di Amministrazione Michaela Castelli, con funzioni di Presidente del Comitato, dal Consigliere non esecutivo di SEA Franco D'Alfonso, e dai responsabili delle direzioni aziendali "*Human Resources, Health & Safety at Work*" Massimiliano Crespi e "*Auditing*" Rossella De Bartolomeo. Il Comitato Etico ha tra i suoi compiti principali la promozione della divulgazione del Codice Etico e la vigilanza sull'osservanza dello stesso.

Le Società controllate di SEA hanno adottato, quale proprio Comitato Etico, il Comitato Etico della capogruppo che pertanto svolge le sue funzioni anche a loro favore.

Politiche di diversità

In relazione all'obbligo stabilito dall'art. 123-bis, comma 2, del decreto legislativo n. 58/1998 di descrivere le proprie politiche in materia di diversità nella composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo, avendo riguardo ad aspetti quali l'età, la composizione di genere e il percorso formativo e professionale o, nei casi in cui nessuna politica sia stata adottata, di motivare le ragioni di tale scelta, si comunica che lo Statuto sociale di SEA, in conformità con le previsioni di legge in materia, disciplina compiutamente la *diversity* relativamente alla composizione di genere sia dell'organo amministrativo che di controllo.

Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti

Il Consiglio di Amministrazione approva il progetto di Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2022 di SEA SpA, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS che chiude con un utile di Euro 194.918.804,50.

Il Consiglio di Amministrazione, anche alla luce delle prospettive di recupero di risorse sia in termini economici sia patrimoniali, propone di destinare l'utile dell'esercizio 2022 pari a Euro 194.918.804,50 nel seguente modo:

- 1) Euro 120.366.865,50 a totale copertura della perdita dell'esercizio 2020.
- 2) Euro 74.551.939,00 a Riserva Straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Michaela Castelli

Gruppo SEA - Bilancio Consolidato

Prospetti contabili

Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

(in migliaia di euro)	Note	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	939.793		945.659	
Immobilizzazioni materiali	8.2	142.994		146.556	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	14.008		12.996	
Investimenti immobiliari	8.4	3.399		3.401	
Partecipazioni in società collegate	8.5	82.178		65.745	
Altre partecipazioni	8.6	1		1	
Imposte differite attive	8.7	111.768		118.132	
Altri crediti non correnti	8.8	60.496		52.408	
Totale Attività non correnti (A)		1.354.637	0	1.344.898	0
Rimanenze	8.9	1.558		1.738	
Crediti commerciali	8.10	122.628	13.026	95.928	12.188
Crediti per imposte	8.11	4.769		794	
Altri crediti correnti	8.11	6.853	442	4.961	
Crediti finanziari correnti	8.12			20.542	20.542
Cassa e disponibilità liquide	8.13	160.341		134.173	
Totale Attivo corrente (B)		296.149	13.468	258.136	32.730
Attività destinate alla vendita (C)	6.1			47.512	
TOTALE ATTIVO (A+B+C)		1.650.786	13.468	1.650.546	32.730
Capitale sociale	8.14	27.500		27.500	
Altre riserve	8.14	132.876		203.525	
Risultato del Gruppo	8.14	182.460		(75.119)	
Patrimonio netto di Gruppo		342.836		155.906	
Patrimonio netto di terzi		31		31	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi (D)	8.14	342.867		155.937	
Fondo rischi e oneri	8.15	229.124		213.112	
Fondi relativi al personale	8.16	30.942		44.036	
Passività finanziarie non correnti	8.17	519.516		584.235	
Altri debiti non correnti	8.18	6.590		84.736	
Totale Passività non correnti (E)		786.172		926.119	
Debiti commerciali	8.19	190.558	8.641	145.040	21.877
Debiti per imposte dell'esercizio	8.20	11.467		8.609	
Altri debiti	8.21	290.727		177.234	
Passività finanziarie correnti	8.17	28.995		225.315	
Totale Passivo corrente (F)		521.747	8.641	556.198	21.877
Passività connesse alle attività destinate alla vendita (G)	6.1			12.292	
TOTALE PASSIVO (E+F+G)		1.307.919	8.641	1.494.609	21.877
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (D+E+F+G)		1.650.786	8.641	1.650.546	21.877

Conto Economico Consolidato

(in migliaia di euro)	Note	2022		2021	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	734.840	53.075	325.232	26.579
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	32.676		23.749	
Totale ricavi		767.516	53.075	348.981	26.579
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(192.527)		(138.642)	
Materiali di consumo	9.4	(10.505)		(7.372)	
Altri costi operativi	9.5	(243.403)		(149.705)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(30.832)		(21.521)	
Totale costi operativi		(477.267)	(98.181)	(317.240)	(49.711)
Margine Operativo Lordo / EBITDA *		290.249	(45.106)	31.741	(23.132)
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	4.745		(24.480)	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(30.671)		(20.499)	
Ammortamenti	9.9	(64.823)		(67.556)	
Risultato operativo		199.500	(45.106)	(80.794)	(23.132)
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	17.463	17.463	(382)	(382)
Oneri finanziari	9.11	(18.188)		(21.428)	
Proventi finanziari	9.11	797	607	1.633	673
Risultato prima delle imposte		199.572	(27.036)	(100.971)	(22.841)
Imposte	9.12	(13.149)		23.755	
Risultato netto da attività in funzionamento (A)		186.423	(27.036)	(77.216)	(22.841)
Risultato netto da Attività cessate (B)	6.1 / 9.13	(3.960)		2.100	
Risultato di pertinenza dei terzi (C)		3		3	
Risultato del Gruppo (A+B-C)		182.460	(27.036)	(75.119)	(22.841)
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,73		(0,30)	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,73		(0,30)	

* L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi, che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.

Conto Economico Consolidato Complessivo

(in migliaia di euro)	2022		2021	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Risultato del Gruppo	182.460	(27.036)	(75.119)	(22.841)
- <i>Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>				
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati			1.201	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati			(288)	
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	0		913	
- <i>Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	5.881		(1.442)	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(1.411)		346	
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	4.470		(1.096)	
Totale altre componenti dell'utile complessivo	4.470		(183)	
Totale risultato complessivo dell'esercizio	186.930		(75.302)	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	186.927		(75.305)	
- Interessi di minoranza	3		3	

Rendiconto Finanziario Consolidato

(in migliaia di euro)	2022		2021	
	Totale	di cui Parti Correlate	Totale	di cui Parti Correlate
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Risultato prima delle imposte	199.572		(100.971)	
<i>Rettifiche:</i>				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	64.823		67.556	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	7.925		8.322	
Variazione dei fondi del personale	(7.844)		(2.714)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	(5.687)		15.603	
Oneri finanziari netti	17.391		19.795	
(Proventi)/ oneri da partecipazioni	(17.463)		382	
Altre variazioni non monetarie	13.582		(2.898)	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle Attività destinate alla vendita			7.583	
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	272.299		12.658	
Variazione rimanenze	35		370	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(26.028)	(1.280)	(61.611)	5.247
Variazione altre attività non correnti			7	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	64.124	(13.236)	57.088	7.658
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle Attività destinate alla vendita			2.316	
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	38.131	(14.516)	(1.830)	12.905
Imposte sul reddito pagate	(2.115)		(1.277)	
Imposte sul reddito pagate delle Attività destinate alla vendita			(16)	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività operativa	308.315	(14.516)	9.535	12.905
Investimenti in immobilizzazioni:				
-immateriali (*)	(40.033)		(26.354)	
-materiali	(12.338)		(7.656)	
-finanziarie	(1.169)	(1.169)		
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
-materiali e immateriali			1.344	1.336
Incasso da cessione SEA Energia	31.261			
Dividendi incassati	1.757	1.757		
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle Attività destinate alla vendita			(2.167)	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di investimento	(20.522)	588	(34.833)	1.336
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi / (decrementi) dell'indebitamento a breve e <i>m/l termine</i>	(264.045)		(400.582)	
Variazione altre attività / passività finanziarie	18.389	20.542	5.746	7.702
Dividendi distribuiti	(2)		(2)	
Interessi e commissioni pagati	(16.102)		(27.161)	
Interessi incassati	135		912	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di finanziamento delle Attività destinate alla vendita			(7.720)	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	(261.625)	20.542	(428.807)	7.702
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	26.168	6.614	(454.105)	21.943
Disponibilità liquide di inizio periodo	134.173		588.313	
-di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita			39	
Disponibilità e mezzi equivalenti di inizio periodo riportati in bilancio	134.173		588.274	
Disponibilità liquide di fine periodo	160.341		134.208	
-di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita			35	
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine periodo riportati in bilancio	160.341		134.173	

* Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2022 è pari a 21.804 migliaia di euro a fronte di 16.605 migliaia di euro dell'esercizio 2021.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato

(in migliaia di euro)	Capitale	Riserva legale	Perdite a nuovo L.178 del 30 12 2020	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva (perdite)/utili attuariali	Riserve hedge accounting contratti derivati	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
Saldo al 31 dicembre 2020	27.500	5.500		331.117	(3.420)	(913)	(128.576)	231.208	28	231.236
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione del risultato 2020			(120.367)	(8.209)			128.576	0		0
Altri movimenti										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					(1.096)	913		(183)		(183)
Risultato dell'esercizio							(75.119)	(75.119)	3	(75.116)
Saldo al 31 dicembre 2021	27.500	5.500	(120.367)	322.908	(4.516)	0	(75.119)	155.906	31	155.937
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione del risultato 2021				(75.119)			75.119	0	(3)	(3)
Altri movimenti										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					4.470	0		4.470		4.470
Risultato dell'esercizio							182.460	182.460	3	182.463
Saldo al 31 dicembre 2022	27.500	5.500	(120.367)	247.789	(46)	0	182.460	342.836	31	342.867

Note esplicative al Bilancio Consolidato

1. Informazioni generali

Società per Azioni Esercizi Aeroportuali SEA è una società per azioni, costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana (la "Società").

La Società ha la propria sede sociale presso l'Aeroporto di Milano Linate in Segrate (Milano).

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

Con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, viene sancita la proroga delle concessioni aeroportuali in essere di ulteriori due anni, conseguentemente la durata della concessione è prorogata sino al 2043.

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

Nell'esercizio 2022 le performance economiche e i dati di traffico confermano la ripresa già iniziata nell'esercizio 2021. L'abolizione delle restrizioni che ha coinvolto quasi tutti i paesi, a seguito del ridimensionamento della diffusione dei contagi e delle potenziali conseguenze sanitarie, ha permesso un ritorno a un clima di fiducia per gli spostamenti, minimamente turbato dallo scoppio del conflitto russo-ucraino. Il Gruppo monitora costantemente le condizioni macroeconomiche e geopolitiche che potrebbero avere un impatto sui propri risultati. Per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione sulla gestione.

SEA ha assunto nel corso dell'esercizio 2021 la decisione di dismettere la linea di *business energy*, procedendo in data 12 luglio 2021 alla pubblicazione del bando relativo al dialogo competitivo per la cessione del 100% di SEA Energia SpA per l'affidamento dei contratti per la somministrazione di energia termica e di energia elettrica. Al contempo, nell'ambito della propria strategia di sostenibilità, SEA ha individuato un partner che fornisca valore aggiunto nella gestione energetica dei suoi aeroporti di Milano, con l'obiettivo di azzerare le emissioni CO2 entro il 2030. In data 29 settembre 2022 SEA SpA ha finalizzato la vendita dell'intera partecipazione della società SEA Energia SpA alla società A2A Calore & Servizi Srl, rilevando un onere nel bilancio consolidato di 4.087 migliaia di euro, iscritto a conto economico nella voce "Risultato netto da Attività cessate". In pari data è stato adottato un nuovo testo di Statuto sociale ed è stata modificata la denominazione della società in A2A Airport Energy SpA e la sede sociale è stata trasferita a Milano in Corso di Porta Vittoria 4.

Le citate determinazioni hanno implicato quindi l'applicazione dell'IFRS 5 al bilancio consolidato 31 dicembre 2021 e al conto economico consolidato 2022 fino alla data di cessione del 29 settembre 2022.

Il Gruppo SEA, attraverso la società SEA Prime, gestisce l'aviazione generale, offrendo servizi e facilities ad alto valore aggiunto, mentre attraverso la società Airport ICT Services, gestisce la fornitura e la progettazione di sistemi informatici e del supporto all'uso degli stessi.

Si segnala che il Gruppo detiene al 31 dicembre 2022 le seguenti partecipazioni in società collegate e valutate con il metodo del Patrimonio netto: (i) Dufrital (partecipazione del 40%) che opera nel

business del *Travel Retail* negli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa e in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Firenze, Genova e Verona; (ii) Malpensa Logistica Europa (partecipazione del 25%) che opera nelle attività di logistica integrata; (iii) Areas Food Services (già SEA Services) (partecipazione del 40%) che è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano; (iv) Disma (partecipazione del 18,75%) che è attiva nella gestione di un impianto per lo stoccaggio e la distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'Aeroporto di Milano Malpensa; (v) SACBO (partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale) società a cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio, e (vi) Airport Handling (partecipazione pari al 30% del capitale sociale) società che si occupa di servizi di assistenza ai passeggeri, alle merci e agli aeromobili ed equipaggi di tutti i vettori.

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

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 2022, come di seguito definito.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2022 è stato redatto in migliaia di euro così come le tabelle incluse nelle Note esplicative.

2.1 Base di preparazione

Il Bilancio Consolidato è comprensivo del Prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata, del Conto Economico Consolidato, del Conto Economico Consolidato Complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato e delle relative Note esplicative.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2022 è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/2005. Per IFRS si intendono tutti gli "International Financial Reporting Standards", tutti gli "International Accounting Standards" (IAS), tutte le interpretazioni dell'"International Financial Reporting Interpretations Committee" (IFRIC), precedentemente denominato "Standing Interpretations Committee" (SIC), omologati e adottati dall'Unione Europea.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la Situazione Patrimoniale-Finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente", per il Conto Economico e il Conto Economico Complessivo lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il Rendiconto Finanziario Consolidato il metodo di rappresentazione indiretto. Ove presenti sono stati inoltre evidenziate le posizioni o transazioni con Parti correlate.

Il Bilancio Consolidato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione dell'IFRS 9.

Come anticipato nella relazione sulla gestione nella descritta circostanza di uscita da un settore strategico (ai sensi dell'IFRS 8, è così definito il settore *energy*), il principio contabile IFRS 5 prevede che il conto economico *energy* non concorra al risultato dell'esercizio 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 *energy*, che non concorrono agli attivi e passivi delle attività continue ma vengono esposti sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo.

In apposito paragrafo delle presenti note esplicative, cui si rinvia (Paragrafo 6.1 “*Risultato netto da attività cessate*”), viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle attività cessate così come presentate nel bilancio consolidato.

Presentazione dei rapporti in essere tra Continuing Operations e Discontinued Operations

Si ricorda che né l'IFRS 5 né lo IAS 1 forniscono indicazioni sulle modalità di presentazione delle transazioni tra Continuing e Discontinued Operations. Il metodo scelto ha portato a rappresentare tali transazioni come se le attività destinate alla vendita fossero già uscite dall'area di consolidamento del Gruppo SEA e quindi come se l'operazione fosse già avvenuta alla data di bilancio. Pertanto, nel Bilancio consolidato: (i) le singole voci di conto economico e di stato patrimoniale relative alle Continuing Operations sono state esposte senza tener conto dell'elisione delle transazioni infragrupo avvenute tra le due Operations; (ii) le poste economiche e patrimoniali riferite alle Discontinued Operations includono anche l'effetto delle elisioni di consolidato dei rapporti tra le due Operations. I valori economici e patrimoniali di tali rapporti sono evidenziati nelle tabelle che seguono. Il criterio adottato ha consentito in particolare di rappresentare il risultato e la marginalità delle Continuing Operations in modo comparabile ai risultati e alla marginalità che il Gruppo avrà dopo la dismissione delle attività destinate alla vendita.

L. 30 dicembre 2020, n. 178

Si evidenzia, inoltre, che la L. 30 dicembre 2020, n. 178: “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023” ai commi 714-720, al fine di mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale derivanti dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha istituito un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, destinato alla compensazione, nel limite di 450 milioni di euro, dei danni subiti dai gestori aeroportuali in possesso del prescritto Certificato rilasciato da ENAC. Con il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, comma 2, il fondo è stato incrementato di 300 milioni di euro, di cui 285 milioni sono destinati ai gestori aeroportuali, portando a 735 milioni di euro la quota del fondo destinata a compensare i danni subiti dalle società di gestione. La Commissione Europea in data 26 luglio 2021 ha diramato un comunicato stampa con cui rende noto di aver approvato, ai sensi dell'art. 107 2b del TFUE, il regime di aiuti di cui sopra. In data 28 dicembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale, entrando contestualmente in vigore, il Decreto Attuativo che definisce le modalità attuative e i criteri di determinazione e di erogazione del contributo nel rispetto dei limiti e delle indicazioni di cui alla decisione della Commissione Europea. SEA ha identificato il contributo della L. 30 dicembre 2020, n. 178 come rientrante nella fattispecie prevista dal principio contabile di riferimento IAS 20 al paragrafo 3: “I contributi pubblici sono quelli che si manifestano sotto forma di trasferimenti di risorse a un'entità a condizione che questa abbia rispettato, o si impegni a rispettare, certe condizioni relative alle sue attività operative”. Pertanto, ha adottato le linee guida dettate da questo principio per determinare l'iscrivibilità di tale contributo. In particolare, il paragrafo 8 dello IAS 20 prevede che «un contributo pubblico non può essere rilevato finché non esiste una ragionevole certezza che l'entità rispetterà le condizioni previste, e che il contributo sarà ricevuto. La riscossione di un contributo non fornisce, di per sé, la prova definitiva che le condizioni connesse al contributo siano state, o saranno, rispettate». Il Gruppo SEA, in accordo con il principio contabile sopra richiamato che prevede l'iscrivibilità di un contributo pubblico nel prospetto dell'utile (perdita) dell'esercizio in cui diventa esigibile e associando all'idea di esigibilità il perfezionamento del percorso definito dagli articoli 4 e 5 del Decreto Attuativo, non considerando lo stesso una pura formalità ma, dando valenza sostanziale a tutti gli adempimenti sopra citati, ha ritenuto di non registrare nel conto economico 2021 tale contributo, ed ha rimandato l'iscrizione all'esercizio in cui il contributo stesso è divenuto esigibile, ovvero quando l'iter procedurale descritto dal Decreto Attuativo

si è concluso, ovvero nel primo semestre 2022. Il Decreto Attuativo fornisce la descrizione della modalità da seguire per far sì che tale esigibilità si concretizzi, ma non costituisce di per sé il diritto per l'Entità di esigere il contributo. A supporto di tale tesi sussiste anche il fatto che ENAC, nella sua istruttoria, possa ricalcolare l'importo da assegnare a ciascun richiedente. Per questo motivo, l'importo definito prima della conclusione dell'iter procedurale descritto nel Decreto Attuativo è da considerarsi stimato, e come tale non certo, per quanto supportato da conteggi asseverati da un terzo esterno. Tali stime sono legate anche alla costruzione dello scenario «controfattuale», utilizzato nell'analisi, che recepisce alcune rettifiche specifiche della situazione di SEA SpA al fine di approssimare ciò che sarebbe accaduto in assenza di pandemia durante il periodo oggetto di analisi e quindi per definizione ipotetico. Pertanto, il Gruppo ha valutato che il requisito di esigibilità, e conseguentemente di iscrivibilità del contributo, è stato raggiunto solo nel corso del 2022.

DL 21/22, DL 155/22, DL 144/22 e DL 176/22

Con i decreti sopra citati si è definito un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto della componente energia. Il contributo è pari al 15% della spesa sostenuta per l'acquisto della componente energetica del II e del III trimestre e al 30% della spesa sostenuta nel IV trimestre.

I contributi come sopra definiti sono riservati alle imprese dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 16,5 kWh, condizione ridotta a 4,5 kWh per il quarto trimestre, e che abbiano sostenuto spese nel II, III e IV trimestre per l'acquisto della componente energetica, comprovate mediante le relative fatture d'acquisto, con un incremento del costo per kWh superiore al 30% del corrispondente prezzo medio riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019.

Avendo SEA verificato di rispondere ai requisiti imposti dai decreti per poter accedere al beneficio e avendo effettuato i conteggi sulla base delle fatture d'acquisto ricevute, comprovanti l'incremento del costo della componente energetica come richiesto dai Decreti, si è provveduto a contabilizzare nel 2022 il beneficio derivante dal contributo. Essendo quest'ultimo finalizzato a favorire le imprese nell'acquisto dell'energia elettrica effettivamente utilizzata nel II, III e IV trimestre 2022 la contabilizzazione adottata è quella a diretta riduzione dei costi per acquisto di energia elettrica dell'esercizio 2022.

Continuità aziendale e modalità di presentazione degli schemi di bilancio

Il Bilancio Consolidato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, viste le performance economiche e l'andamento del traffico registrati nel 2022 e le positive valutazioni prospettiche per gli anni futuri, non sussistono incertezze significative circa la capacità del Gruppo di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei 12 mesi successivi all'approvazione del presente bilancio. Con riferimento a tale aspetto si rimanda alle considerazioni svolte nella relazione sulla Gestione. Nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2022 sono stati applicati gli stessi Principi Contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2021 opportunamente aggiornati come di seguito indicato. A seguito della emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" (rimborsato nel 2021) e dall'emissione obbligazionaria Bond SEA 10/2025, sono stati utilizzati i Principi Contabili IFRS 8 e IAS 33 in materia di informazione segmentale e utile per azione.

Si precisa che ai fini di una migliore esposizione di bilancio, lo schema di conto economico è stato presentato in due distinte tabelle denominate: *a)* Conto Economico Consolidato e *b)* Conto Economico Consolidato Complessivo.

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

2.2 Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicabili dal 1° gennaio 2022

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2022, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
<i>Amendments to IFRS 3 Business Combinations, IAS 16 Property, Plant and Equipment, IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets and Annual Improvements 2018-2020</i>	28 giu '21	2 lug '21	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '22	1 gen '22

L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni, ove applicabili, non ha avuto effetti rilevanti sulla situazione patrimoniale finanziaria o sul risultato del Gruppo.

2.3 Principi contabili, modifiche e interpretazioni non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

Di seguito sono indicati i principi contabili internazionali, le interpretazioni e le modifiche a esistenti principi contabili e interpretazioni, ovvero specifiche previsioni contenute nei principi e nelle interpretazioni approvati dallo IASB che non sono ancora state omologate per l'adozione in Europa o che, seppur omologati per l'adozione in Europa, alla data di approvazione del presente documento non sono ancora applicabili e non sono stati adottati in via anticipata dal Gruppo:

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>IFRS 17 Insurance Contracts</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 8 Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: - Classification of Liabilities as Current or</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2024

Non-current Date; - Classification of Liabilities as Current or Non-current - Deferral of Effective Date and; - Non-current Liabilities with Covenants

Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback

NO

Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2024

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 2022 e gli amministratori non si attendono effetti significativi.

2.4 Criteri e metodologie di consolidamento

Le situazioni contabili delle società incluse nell'area di consolidamento sono redatte facendo riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 e sono state opportunamente rettificata, ove necessario, per uniformarle ai principi contabili del Gruppo.

L'area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2022 di SEA, delle sue controllate, e di quelle società sulle quali si esercita un'influenza notevole.

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

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

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

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

a patrimonio netto dell'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita;

- gli utili e le perdite significativi, con i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, salvo per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati se significativi, i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;
- gli utili o le perdite derivanti dalla cessione di quote di partecipazione in società consolidate che comportano la perdita del controllo sono imputati a conto economico per l'ammontare corrispondente alla differenza fra il prezzo di vendita e la corrispondente frazione di patrimonio netto consolidato ceduta.

Società collegate

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

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

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

2.5 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021 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 31/12/2022 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2021 (euro)
SEA Energia S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)		5.200.000
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Airport ICT Services S.r.l.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	600.000	25.000
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
Areas Food Services S.r.l. (già SEA Services S.r.l.)	Via Caldera, 21 - Milano	746.700	105.000
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000	6.000.000
Disma S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000
Airport Handling S.p.A.	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	5.000.000	5.000.000

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2022 con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 31/12/2022	% Possesso del Gruppo al 31/12/2022	% Possesso del Gruppo al 31/12/2021
SEA Energia S.p.A.	IFRS 5	0%	100%
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Airport ICT Services S.r.l.	Integrale	100%	100%
Dufrital S.p.A.	Patr. Netto	40%	40%
SACBO S.p.A.	Patr. Netto	30,979%	30,979%
Areas Food Services S.r.l. (già SEA Services S.r.l.)	Patr. Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Patr. Netto	25%	25%
Disma S.p.A.	Patr. Netto	18,75%	18,75%
Airport Handling S.p.A.	Patr. Netto	30%	30%

La decisione di dismettere il settore *energy*, ha determinato l'applicazione dell'IFRS 5 alle attività cessate; si rimanda ai precedenti paragrafi 1 – “Informazioni Generali” e 2.1 “Base di preparazione” per gli impatti della applicazione dell'IFRS 5 sui dati economici 2022 e sui dati economici e patrimoniali comparativi 2021.

Nel corso del 2022 il Gruppo ha avviato l'operatività della controllata Airport ICT Services con il conferimento alla stessa delle attività ICT “non-business specific” di SEA. Si precisa che la controllata era stata costituita in data 20 dicembre 2021 con la dotazione di capitale sociale pari a 25 migliaia di euro, interamente sottoscritto e versato da parte dell'unico socio SEA.

2.6 Conversione di operazioni denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale

Le operazioni in valuta diversa da quella funzionale dell'entità che pone in essere l'operazione sono convertite in euro utilizzando il tasso di cambio in essere alla data della transazione.

Gli utili e le perdite su cambi generati dalla chiusura della transazione oppure dalla conversione effettuata a fine anno delle attività e delle passività in valuta sono iscritti a conto economico.

2.7 Criteri di valutazione

Immobilizzazioni immateriali

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

(a) Diritti sui beni in concessione

I “Diritti sui beni in concessione” rappresentano il diritto del Concessionario a utilizzare il bene in concessione (c.d. metodo dell’attività immateriale) in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e la costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. Il valore corrisponde al “*fair value*” dell’attività di progettazione e costruzione maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati, nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23, durante la fase di costruzione. Il *fair value* dei servizi di costruzione è determinato sulla base dei costi effettivamente sostenuti maggiorati di un *mark up* del 6% rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione dei costi interni per l’attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo sia di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività, così come previsto dall’IFRIC 12.

Il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta conformemente all’IFRS 15. Se il *fair value* dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi di costruzione effettuati. La successiva contabilizzazione del corrispettivo ricevuto come attività finanziaria e come attività immateriale viene descritta nel dettaglio nei paragrafi 23-26 dell’IFRIC 12.

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con l’IFRS 15 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico “Ricavi per lavori su beni in concessione”.

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

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

Il fondo ammortamento e il fondo di ripristino e sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l’adeguata copertura degli oneri di ripristino e sostituzione dei componenti soggetti a usura dei beni in concessione.

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

*(b) Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell’ingegno ed altre*Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti similari

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

Computer software

I costi per software sono ammortizzati a quote costanti in 3 anni, mentre i costi relativi alla manutenzione dei programmi software sono addebitati al conto economico nel momento in cui sono sostenuti.

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

Immobilizzazioni materiali

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

Beni immobili

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dal Gruppo nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbligo a carico di SEA di provvedere alla manutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all'esercizio dell'attività d'impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono di proprietà di SEA fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 2043. In bilancio le immobilizzazioni sono esposte al netto dei contributi erogati dallo Stato.

Gli ammortamenti dei beni immobili di proprietà del Gruppo sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti fino alla scadenza della concessione. Quando l'immobilizzazione oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "*component approach*".

Relativamente ai terreni è necessario distinguere tra i terreni di proprietà del Gruppo, classificati tra le immobilizzazioni materiali e non soggetti ad ammortamento e le aree espropriate, funzionali all'ampliamento del Terminal di Malpensa, classificate nei "Diritti sui beni in concessione" e ammortizzate lungo la durata della concessione.

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

Beni mobili

I beni mobili di proprietà sono rappresentati da immobilizzazioni acquisite a titolo oneroso dal Gruppo non soggetti a obbligo di restituzione.

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

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria e/o ciclica sono direttamente addebitati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, l'ammodernamento o il miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondano ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di una attività, applicando il criterio del "*component approach*", secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

Gli ammortamenti sono addebitati a conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti fino alla scadenza della concessione. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "*component approach*".

Di seguito sono elencate le percentuali di ammortamento per i beni di proprietà, per i quali non sono stati identificati i componenti specifici:

Categoria	% ammortamento
Mezzi di carico e scarico	10,0%
Attrezzature di pista	31,5%
Attrezzatura varia e minuta	25,0%
Mobili e arredi	12,0%
Automezzi	20,0%
Autovetture	25,0%
Macchine elettromeccaniche ed elettroniche	20,0%

La vita utile degli immobili, impianti e macchinari e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio.

Diritti d'uso beni in leasing

Tale voce comprende la rilevazione e valutazione dei contratti di leasing contabilizzati secondo quanto previsto dal principio contabile IFRS 16 che si sostanzia nella rilevazione di un'attività, rappresentativa del diritto d'uso del bene e di una passività finanziaria corrente e non corrente, rappresentativa dell'obbligazione a effettuare.

Gli ammortamenti dell'attività sono addebitati al conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare il diritto lungo la durata del contratto di leasing. Gli interessi passivi maturati sulla passività finanziaria sono rilevati mensilmente nella voce di conto economico "Oneri finanziari".

I contratti IFRS 16 stipulati da SEA sono essenzialmente riconducibili a contratti relativi ad attrezzature, macchine elettroniche e a contratti di noleggio per autovetture e automezzi di piazzale. I contratti di leasing di breve durata oppure di importo inferiore a 5 migliaia di euro sono, invece, rilevati direttamente a conto economico nella voce "Altri costi operativi"; il costo è rappresentato dalle quote dei canoni di leasing previste nel contratto.

Investimenti immobiliari

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

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

Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le immobilizzazioni immateriali e le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono analizzate al fine di identificare l'esistenza di eventuali indicatori di riduzione del loro valore. Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è il maggiore tra il suo *fair value*, ridotto dei costi di vendita e il suo valore d'uso, laddove quest'ultimo è il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene. Nel determinare il *fair value* si considera il costo di acquisto di uno specifico bene che tiene conto di un coefficiente di deprezzamento (tale coefficiente tiene conto delle effettive condizioni del bene). Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati con un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro, rapportato

al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Una riduzione di valore è riconosciuta a conto economico quando il valore di iscrizione dell'attività è superiore al valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività (o delle unità generatrici di flussi finanziari), a eccezione dell'avviamento, è ripristinato con imputazione a conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati gli ammortamenti.

Impairment test

In relazione all'esercizio 2021, nonostante il contesto di mercato e le performance economiche del Gruppo SEA fossero in miglioramento, in sede di redazione del bilancio annuale, erano stati rilevati alcuni indicatori (afferenti agli effetti della pandemia da Covid-19) che avrebbero potuto determinare delle perdite di valore sulle immobilizzazioni materiali, immateriali, sui diritti d'uso e sugli investimenti immobiliari. Era stato, pertanto, effettuato un test di impairment sui suddetti valori, che non aveva evidenziato perdite durevoli di valore delle attività iscritte a bilancio (per ulteriori dettagli si rimanda a quanto riportato nella relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2021).

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo SEA ha nuovamente verificato la presenza di indicatori di impairment, con particolare riferimento all'andamento del traffico passeggeri, dei costi energetici e delle performance economiche, sia consuntivate nel 2022 sia prospettiche e del tasso di attualizzazione.

Traffico passeggeri

- Il traffico passeggeri, che già nel 2021 aveva registrato un miglioramento rispetto al precedente esercizio, nel 2022 è risultato superiore rispetto alle previsioni alla base dell'impairment test al 31 dicembre 2021, nonostante il rallentamento dei primi mesi dell'anno.
- Le più aggiornate proiezioni elaborate dal Gruppo SEA, incluse nel piano industriale 2023 – 2027 approvato dal Consiglio di Amministrazione il 10 febbraio 2023, confermano anche per i prossimi anni il trend di recupero del traffico registrato a partire dal secondo trimestre 2022, ipotesi confermata anche da recenti studi di settore e report specialistici.
- Lo scoppio del conflitto tra Russia e Ucraina e il conseguente azzeramento dei collegamenti con tali Paesi non hanno generato impatti rilevanti sul traffico del 2022, visto il peso residuale di questa regione geografica e anche in caso di permanenza del conflitto, si prevede una limitata influenza di questo evento sui prossimi esercizi.
- La cancellazione dei voli, fenomeno registrato soprattutto nei mesi estivi nei maggiori aeroporti europei, non ha impattato il traffico passeggeri di Linate e Malpensa in quanto è stato ampiamente compensato da un incremento del riempimento medio dei voli operati.

Costi energetici

- I costi energetici hanno registrato nel corso del primo semestre 2022 una significativa crescita, sia rispetto al precedente esercizio, sia rispetto alle previsioni alla base dell'impairment test al 31 dicembre 2021. Negli ultimi mesi del 2022, tuttavia, i prezzi delle commodities energetiche hanno registrato una riduzione rispetto alle previsioni e anche gli scenari energetici prospettici inclusi nel piano industriale 2023 - 2027 risultano molto migliorativi, tanto da prevedere un ritorno, nel medio lungo termine, a valori in linea con le previsioni sottostanti l'analisi di impairment 2021.

Performance economiche

- Le performance economiche registrate nel 2022 sono risultate migliori rispetto a quanto previsto nell'analisi di impairment al 31 dicembre 2021, in quanto i maggiori volumi di traffico hanno generato un incremento dei ricavi superiore rispetto alla crescita dei costi energetici e le previsioni di medio periodo incluse nel piano industriale 2023 - 2027 sono in linea con quelle sottostanti l'analisi di impairment 2021.

Tasso di attualizzazione

- L'aumento dei tassi di interesse sui mercati finanziari internazionali registrato lungo tutto il corso del 2022 e ancora nei primi mesi del 2023 determinerebbe un incremento del tasso di attualizzazione dei flussi di cassa attesi, aumento che tuttavia rientra ampiamente nelle sensitivity analysis svolte per l'impairment test al 31 dicembre 2021.

Al 31 dicembre 2022, in considerazione della significativa differenza tra carrying amount e valore d'uso degli asset risultante dall'impairment test 2021, delle migliori performance di traffico registrate nel 2022 e delle previsioni migliorative per gli anni futuri, delle migliori performance economiche del 2022 e di previsioni in linea con le precedenti per gli anni successivi, non si ritiene sussistano indicatori di impairment tali da comportare la necessità di svolgere un nuovo impairment test.

Al 31 dicembre 2021, l'impairment test sulle partecipazioni in SACBO, Dufrital, Areas Food Services e Airport Handling, società collegate che per la tipologia di attività svolta risentono delle stesse dinamiche di mercato che influenzano il Gruppo SEA, non aveva evidenziato la necessità di procedere a svalutazioni. Al 31 dicembre 2022, il miglioramento delle condizioni di mercato sopra descritto ha portato le società collegate a registrare risultati in linea o migliorativi rispetto alle previsioni alla base dell'impairment al 31 dicembre 2021. L'analisi degli indicatori di impairment, svolta per le società collegate in modo analogo a quanto sopra riportato per il Gruppo, non ha evidenziato la necessità di svolgere un nuovo test di impairment per verificare eventuali perdite di valore rispetto ai valori di carico.

Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate, secondo quanto previsto dall'IFRS 9, in una delle seguenti categorie in funzione del modello di business della Società per la gestione delle attività finanziarie e delle caratteristiche relative ai flussi finanziari contrattuali dell'attività finanziarie:

Categoria	Modello di business	Caratteristiche dei flussi di cassa
<i>Costo ammortizzato</i>	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale
<i>Fair value through other comprehensive income (anche "FVOCI")</i>	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali, sia quelli derivanti dalla eventuale vendita delle attività stesse	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale

<i>Fair value through profit or loss (anche "FVTPL")</i>	Diverso da quello previsto per costo ammortizzato e per FVOCI	Diverse da quelle previste per il costo ammortizzato e FVOCI
--	---	--

Le attività finanziarie rappresentate da strumenti di equity di altre entità (i.e. partecipazioni in società diverse dalle controllate, collegate e a controllo congiunto), non detenute con finalità di trading, possono essere classificate nella categoria FVOCI. Questa scelta, effettuata strumento per strumento, prevede che le variazioni di *fair value* siano rilevate nelle "Altre componenti del risultato complessivo" e non siano rigirate a conto economico né in sede di cessione né di impairment degli stessi.

Nonostante quanto sopra riportato, al momento della rilevazione iniziale è possibile designare irrevocabilmente l'attività finanziaria come valutata al *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio se così facendo elimina o riduce significativamente un'incoerenza nella valutazione o nella rilevazione (talvolta definita come "asimmetria contabile") che altrimenti risulterebbe dalla valutazione su basi diverse.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura, secondo i criteri dell'IFRS 9 al paragrafo 6.4, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata.

Le relazioni di copertura sono di tre tipi:

1. *fair value hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro le variazioni del *fair value* dell'attività o passività rilevata che è attribuibile a un rischio che potrebbe influenzare il risultato d'esercizio. L'utile o la perdita sullo strumento di copertura sono rilevati nel conto economico (o nelle "Altre componenti del risultato complessivo", se lo strumento di copertura copre uno strumento rappresentativo di capitale per il quale il Gruppo ha scelto di presentare le variazioni del *fair value* nelle "Altre componenti del risultato complessivo");
2. *cash flow hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro la variabilità dei flussi finanziari attribuibile a un particolare rischio associato con tutte le attività o passività rilevate o una loro componente o a un'operazione programmata altamente probabile e che potrebbe influire sul risultato d'esercizio. La copertura è contabilizzata come segue: a) la riserva di patrimonio netto per la copertura dei flussi finanziari è rettificata al minore tra l'utile o la perdita cumulati sullo strumento di copertura dall'inizio della copertura e la variazione cumulata del *fair value* dell'elemento coperto dall'inizio della copertura; b) la parte di utile o perdita sullo strumento di copertura che risulta essere una copertura efficace viene rilevata in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "Altre componenti del risultato complessivo"). Eventuali utili o perdite residui sullo strumento di copertura rappresentano la parte inefficace della copertura che sono rilevate nel conto economico nella voce "Proventi/oneri finanziari";
3. copertura di un investimento netto in una gestione estera (come definito nello IAS 21), contabilizzata in modo simile alle coperture di flussi finanziari.

Quando dei contratti di opzione sono utilizzati per coprire delle operazioni programmate altamente probabili, il Gruppo designa solo il valore intrinseco delle opzioni quale strumento di copertura. In base all'IFRS 9, le variazioni nel valore temporale di opzioni relative all'elemento coperto sono riconosciute negli altri elementi del conto economico complessivo e sono cumulate nella riserva di copertura nel patrimonio netto.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti che non hanno una significativa componente di finanziamento (determinata in conformità all'IFRS 15) sono riconosciuti inizialmente al prezzo dell'operazione, rettificato per tener conto delle perdite attese lungo la durata del credito. Il prezzo dell'operazione è

l'importo del corrispettivo a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi, esclusi gli importi riscossi per conto terzi. Il corrispettivo promesso nel contratto con il cliente può includere importi fissi, importi variabili o entrambi.

La riduzione di valore per la rilevazione e la valutazione del fondo svalutazione crediti segue i criteri indicati nel paragrafo 5.5 dell'IFRS 9. L'obiettivo è rilevare le perdite attese lungo tutta la vita del credito considerando tutte le informazioni ragionevoli e dimostrabili, comprese quelle indicative degli sviluppi attesi.

I crediti sono quindi esposti al netto degli accantonamenti al fondo svalutazione. Se negli esercizi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato; diversamente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del prezzo dell'operazione. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 4.1.

Rimanenze

Le rimanenze sono iscritte al minore tra il costo medio ponderato di acquisto o di produzione e il valore netto di realizzo ovvero costo di sostituzione. Non sono inclusi nella valutazione delle rimanenze gli oneri finanziari.

Le rimanenze sono esposte al netto delle svalutazioni effettuate al fine di adeguare il valore delle giacenze di magazzino al presunto valore di realizzo o di sostituzione.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili, le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nello stato patrimoniale. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili precisamente l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima della spesa richiesta per estinguere l'obbligazione.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa su impegni e rischi e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione

Il trattamento contabile degli interventi che il concessionario effettua sui beni oggetto di concessione, a norma dell'IFRIC 12, è diverso a seconda della diversa natura degli interventi stessi: gli interventi di normale manutenzione del bene sono manutenzioni ordinarie e pertanto rilevate a conto economico; gli interventi di sostituzione e manutenzione programmata del bene a una data futura, considerato che l'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione di un bene fisico ma di un diritto, devono essere rilevati a norma dello IAS 37 - "accantonamenti e passività potenziali" - che stabilisce l'addebito a conto economico di un accantonamento e, in contropartita, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione accoglie, pertanto, la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate

nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

Si precisa che il fondo di ripristino e sostituzione dei beni si riferisce unicamente alle immobilizzazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (ossia beni in concessione classificati nelle immobilizzazioni immateriali).

Fondi relativi al personale

Fondi pensione

Le società del Gruppo hanno in essere sia piani a contribuzione definita (contributo al Servizio Sanitario nazionale e contributi all'INPS per i piani pensionistici) che piani a benefici definiti (TFR).

Un piano a contribuzione definita è un piano al quale il Gruppo partecipa mediante versamenti fissi a soggetti terzi gestori di fondi e in relazione al quale non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attività per far fronte agli obblighi nei confronti dei dipendenti per il periodo in corso e i precedenti. Per i piani a contribuzione definita, il Gruppo versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione; pertanto il relativo onere è imputato al conto economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del *fair value* delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

Gli utili e perdite attuariali, in conformità ai disposti dello IAS 19R, sono rilevati direttamente nel patrimonio netto in una specifica riserva, denominata "Riserva utile/perdita attuariale".

Si segnala che, in seguito alle modifiche apportate alla regolamentazione del Fondo trattamento di fine rapporto dalla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi Decreti e Regolamenti emanati nel corso del primo semestre del 2007, il Fondo di trattamento di fine rapporto dovuto ai dipendenti ai sensi dell'articolo 2120 del codice civile, ricade nella categoria dei piani a benefici definiti per la parte maturata prima dell'applicazione della nuova normativa e nella categoria dei piani a contribuzione definita per la parte maturata dopo l'applicazione della nuova norma.

Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

I benefici per cessazione del rapporto di lavoro sono corrisposti ai dipendenti quando il dipendente termina il suo rapporto di lavoro prima della normale data di pensionamento, o quando un dipendente accetta la rescissione volontaria del contratto. Il Gruppo contabilizza i benefici per cessazione del rapporto di lavoro quando è dimostrabile che la chiusura del rapporto di lavoro è in linea con un formale piano che definisce la cessazione del rapporto stesso, o quando l'erogazione del beneficio è il risultato di un processo di incentivazione all'uscita.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare, ad esclusione delle categorie indicate dal paragrafo 4.2 dell'IFRS 9, sono inizialmente iscritte al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che il Gruppo abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

Gli acquisti e le vendite di passività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta della relativa regolazione.

Le passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

In seguito all'applicazione dell'IFRS 16 a partire dal 1° gennaio 2019 lo stato patrimoniale include passività finanziarie (di seguito "*lease liability*") correnti e non correnti, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti dal contratto. Come consentito dal principio, la *lease liability* non è rilevata distintamente ma è inclusa tra le "Passività finanziarie correnti" e "Passività finanziarie non correnti".

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al costo ammortizzato.

Operazioni di reverse factoring - factoring indiretto

Al fine di garantire l'accesso facilitato al credito per i propri fornitori, il Gruppo ha posto in essere accordi di reverse factoring o factoring indiretto (pro-solvendo). Sulla base delle strutture contrattuali in essere il fornitore ha la possibilità di cedere a propria discrezione, i crediti vantati verso il Gruppo ad un istituto finanziatore ed incassarne l'ammontare prima della scadenza.

I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e il Gruppo e pertanto non onerosi.

In tale contesto i rapporti, per i quali viene mantenuta la primaria obbligazione con il fornitore e l'eventuale dilazione, ove concessa, non comportando una modifica nei termini di pagamento, mantengono la loro natura e pertanto rimangono classificati tra le passività commerciali.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati affinché il trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi sia espresso in un importo (espresso al netto dell'imposta sul valore aggiunto e degli sconti) che rifletta il corrispettivo a cui si aspetta di avere diritto in cambio dei beni o servizi.

La contabilizzazione avviene quando (o man mano che) il Gruppo adempie all'obbligazione di fare trasferendo al cliente il bene o servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per controllo dell'attività si intende la capacità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il controllo include la capacità di impedire ad altre entità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne benefici. I benefici dell'attività sono i flussi finanziari potenziali (flussi in entrata o risparmi sui flussi in uscita) che possono essere ottenuti direttamente o indirettamente.

Per ogni obbligazione di fare adempiuta nel corso del tempo, i ricavi sono rilevati nel corso del tempo, valutando i progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare.

I ricavi di attività di *handling* sono riconosciuti per competenza temporale sulla base dei transiti dei passeggeri avvenuti nell'esercizio di riferimento.

I ricavi generati dal Gruppo si riferiscono alla vendita di beni e servizi nel corso del periodo e sono principalmente riferiti alle linee di business riportate in commento all'“Informativa per settori operativi” e al conto economico. In accordo all'IFRS 15 paragrafo 114 il Gruppo disaggrega i ricavi rilevati derivanti dai contratti con i clienti in categorie che illustrano in che modo i fattori economici incidano sulla natura, l'importo, la tempistica e il grado di incertezza dei ricavi e dei flussi finanziari.

I ricavi sono esposti al netto degli incentivi concessi ai vettori, determinati in funzione del numero di passeggeri trasportati e fatturati dai vettori stessi alla Società per il (i) mantenimento del traffico presso gli scali ovvero (ii) per lo sviluppo del traffico tramite il potenziamento di rotte esistenti o inserimento di nuove rotte.

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). I contributi pubblici, inclusi i contributi non monetari valutati al fair value (valore equo), non devono essere rilevati finché non esista una ragionevole certezza che:

- a) l'entità rispetterà le condizioni previste; e
- b) i contributi saranno ricevuti.

Un contributo pubblico che sia riscuotibile come compensazione per costi o perdite già sostenuti ovvero al fine di dare un supporto finanziario immediato all'entità senza correlati costi futuri deve essere rilevato nel prospetto dell'utile (perdita) dell'esercizio in cui diventa esigibile.

Contributi in conto capitale

I contributi pubblici in conto capitale che si riferiscono a immobili, impianti e macchinari sono registrati a riduzione del valore di acquisizione dei cespiti cui si riferiscono.

Contributi in conto esercizio

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico nella voce “Ricavi di Gestione”.

Riconoscimento dei costi

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

Proventi finanziari

I proventi finanziari sono rilevati per competenza e includono gli interessi attivi sui fondi investiti, le differenze di cambio attive e i proventi derivanti dagli strumenti finanziari, quando non compensati nell'ambito di operazioni di copertura. Gli interessi attivi sono imputati a conto economico al momento della loro maturazione, considerando il rendimento effettivo.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza e includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell'interesse effettivo e le differenze cambio passive. Gli oneri finanziari sostenuti a fronte di investimenti in attività per le quali normalmente trascorre un determinato periodo di tempo per rendere l'attività pronta per l'uso o per la vendita (*qualifying asset*) sono capitalizzati e ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono conformemente a quanto previsto dallo IAS 23.

Imposte

Le imposte correnti sono calcolate sulla base del reddito imponibile dell'esercizio, applicando le aliquote fiscali vigenti alla data di bilancio.

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, a eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, per la quota non compensata dalle imposte differite passive, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale possano essere recuperate. Le imposte differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. L'iscrizione di attività per imposte anticipate è effettuata quando il loro recupero è considerato probabile.

Le imposte correnti e differite sono rilevate nel conto economico, a eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto e nel conto economico complessivo. Le imposte sono compensate quando applicate dalla medesima autorità fiscale e quando sussiste un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le tasse sugli immobili, sono incluse tra gli "Altri costi operativi".

Dividendi

Il debito per dividendi da distribuire ai soci è rilevato nell'esercizio in cui la distribuzione è approvata dall'assemblea.

I dividendi distribuiti tra società del Gruppo sono eliminati dal conto economico.

3. Stime e assunzioni

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

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

(a) Riduzione di valore delle attività

Le immobilizzazioni materiali, immateriali, le partecipazioni in società collegate e gli investimenti immobiliari sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede, da parte degli Amministratori, l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e le stime effettuate dagli Amministratori. Viste le performance economiche e l'andamento del traffico registrati nel 2022 e le positive valutazioni prospettiche per gli anni futuri la Società ritiene ancora valide le risultanze dell'analisi di impairment al 31 dicembre 2021. Si rimanda, inoltre, al precedente paragrafo "Perdite di valore delle attività".

(b) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. L'eventuale aggiornamento della residua vita utile comporterà una variazione del periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri. In applicazione al nuovo principio contabile IFRS 16 il conto economico include anche la rilevazione degli ammortamenti dei "Diritti di utilizzo beni in leasing".

(c) Fondi rischi e oneri

Le società del Gruppo possono essere soggette a cause e contenziosi legali, fiscali e giuslavoristici che possono derivare da tematiche particolarmente complesse soggette a un diverso grado di incertezza, compresi i fatti e le circostanze all'origine degli stessi, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante l'indeterminatezza di tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare dalle stesse.

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

A fronte dei rischi di natura legale, fiscale e giuslavoristica, sono rilevati accantonamenti rappresentativi del rischio di esito negativo delle obbligazioni in essere alla data di bilancio. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta pertanto la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono dai fattori che

possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio. Inoltre, il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, iscritto in applicazione dell'IFRIC 12, accoglie la miglior stima degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione. Nell'ambito del processo di stima del fondo ripristino e sostituzione il Gruppo ha tenuto conto degli investimenti attesi, senza rilevare particolari impatti dalla diffusione del Covid-19.

(d) Crediti commerciali

Il Gruppo valuta le perdite attese sui crediti commerciali al fine di riflettere, tramite l'apposizione di uno specifico fondo svalutazione crediti, il presunto valore di realizzo utilizzando le informazioni ragionevoli e dimostrabili che sono disponibili, senza eccessivi costi o sforzi alla data di riferimento del bilancio su eventi passati, condizioni attuali e previsioni delle condizioni economiche future. L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima è basata su fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo.

(e) Lease

La transizione all'IFRS 16 ha introdotto alcuni elementi di giudizio professionale che comportano la definizione di alcune policy contabili e l'utilizzo di assunzioni e di stime in relazione al *lease term* e alla definizione dell'*incremental borrowing rate*. Le principali sono riassunte di seguito:

- Il Gruppo ha deciso di non applicare l'IFRS 16 per i contratti contenenti un *lease* che ha come attività sottostante un bene di modesto valore (inferiore a 5 migliaia di euro);
- *Lease term*: il Gruppo ha analizzato la totalità dei contratti di *lease*, andando a definire per ciascuno di essi il *lease term*, dato dal periodo "non cancellabile" unitamente agli effetti di eventuali clausole di estensione o terminazione anticipata il cui esercizio è stato ritenuto ragionevolmente certo;
- Definizione dell'*incremental borrowing rate*: poiché nella maggior parte dei contratti di noleggio stipulati dal Gruppo, non è presente un tasso di interesse implicito, il tasso di attualizzazione da applicare ai pagamenti futuri dei canoni di noleggio è stato determinato come il costo medio dell'indebitamento a medio/lungo termine.

4. Gestione dei rischi

La strategia del Gruppo nella gestione dei rischi è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle *performance* finanziarie del Gruppo. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati.

La gestione dei suddetti rischi è svolta dalla capogruppo che identifica, valuta ed effettua la copertura dei rischi finanziari in stretta collaborazione con le altre unità del Gruppo.

4.1 Rischio credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione del Gruppo SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti sia commerciali sia finanziarie.

Tale rischio discende in primis da fattori di natura tipicamente economico-finanziaria, ovvero dalla possibilità che si verifichi una situazione di default di una controparte, come da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale.

Per il Gruppo SEA l'esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo.

Il Gruppo SEA ha implementato procedure e azioni per il monitoraggio dei flussi di incassi attesi e le eventuali azioni di recupero.

In applicazione delle policy interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie a prima richiesta emesse da soggetti di primario standing creditizio o da depositi cauzionali.

Nel 2022 il credito complessivo, rispetto al 2021, è incrementato in seguito all'aumento del fatturato, ne consegue un decremento del rapporto crediti commerciali e fidejussioni/depositi cauzionali.

Per quanto riguarda i tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, le scadenze sono maggiormente concentrate entro i trenta giorni dalla relativa fatturazione.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di rating e contenzioso alla data di bilancio.

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

Crediti commerciali		
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Crediti commerciali verso clienti	212.816	209.694
- di cui scaduto	135.839	146.575
Fondo svalutazione crediti commerciali	(103.215)	(124.149)
Crediti commerciali verso imprese collegate	13.226	10.565
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(199)	(182)
Totale crediti commerciali netti	122.628	95.928

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

Crediti commerciali		
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
da meno di 180 giorni	32.763	28.096
da più di 180 giorni	103.076	118.479
Totale crediti commerciali scaduti	135.839	146.575

Il credito scaduto risulta diminuito rispetto al 2021.

La riduzione del fondo svalutazione crediti rispetto al 2021 è correlata all'accordo transattivo concluso con Alitalia in A.S. a cui è seguito, nel mese di luglio 2022, un pagamento da parte del vettore di 14,8 milioni di euro.

Il fondo svalutazione crediti è determinato sulla base delle indicazioni dell'IFRS 9. Elemento chiave del principio è il passaggio dal precedente concetto di 'Incurred Loss' a quello di 'Expected Loss'. Il fondo svalutazione crediti è determinato tenendo in considerazione i rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere. Viene determinato un c.d. 'risk ratio', rappresentativo della rischiosità delle controparti commerciali, che varia in base allo status del credito

(in bonis o scaduto, con diverse fasce in funzione dei giorni di scaduto). Si procede quindi con la costruzione di una *provision matrix* sulla base della quale vengono determinati i valori di accantonamento. Tale matrice prevede in riga le classi di rating e in colonna le diverse fasce di scaduto e a scadere. Il risk ratio calcolato rappresenta sia la probabilità che il cliente non onori il debito sia la percentuale di credito, ricavata da un'analisi dello storico, per cui il cliente potrebbe risultare inadempiente. Sono stati inoltre inclusi degli elementi di *forward looking*, quali la possibilità del management di effettuare degli accantonamenti ulteriori, che prescindono dalle indicazioni ricavate dalla matrice stessa. Le stime dell'andamento del rischio e del contesto economico sono incluse nel modello di definizione del rating e pertanto sono costantemente aggiornate per rispecchiare il rischio effettivo, al fine di garantire una copertura completa del rischio credito affrontato dal Gruppo SEA.

Nel corso del 2020, a seguito della crisi del settore aeroportuale dovuta al Covid-19 e delle conseguenti difficoltà finanziarie in cui versavano molte compagnie aeree e diversi operatori commerciali, la società ha rivisto i rating per ogni singolo cliente sulla base dell'esposizione e delle informazioni sui rating disponibili delle principali agenzie internazionali, con conseguente riduzione di almeno una classe per i rating di molti clienti. Attualmente, alla luce del miglioramento dei dati di traffico, alcuni rating sono stati rivisti al rialzo.

Crediti commerciali (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Crediti commerciali verso clienti e collegate	226.042	220.259
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	78.899	109.437
(ii) crediti oggetto di contestazioni	18.820	18.958
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	128.323	91.864
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	38.120	18.180
Fidejussioni e depositi cauzionali	86.022	74.672
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	67%	81,3%

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2022 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

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

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.

Il ricorso al tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, il Gruppo SEA ha fatto uso in passato, e potrebbe in futuro far 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. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono stati contabilmente rappresentati mediante la metodologia cash flow hedge. Si segnala che al 31 dicembre 2022 il Gruppo SEA non ha contratti derivati in essere.

Al 31 dicembre 2022 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (esclusivamente costituiti dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito a medio-lungo termine al 31 dicembre 2022 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno spread compreso fra lo 0,25% e l' 1,62%, e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e di eventuali garanzie accessorie).

Contratti di finanziamento a medio-lungo termine:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022			31 dicembre 2021		
	Scadenza	Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2025	300.000	3,500%	2025	300.000	3,500%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2023 al 2037	207.683	2,19%	dal 2023 al 2040	232.946	0,72%
<i>o/ w a Tasso Fisso</i>		35.963	2,25%		43.628	2,54%
<i>o/ w a Tasso Variabile(*)</i>		171.720	2,18%		189.318	0,30%
Altri Finanziamenti Bancari	2024	25.000	2,87%	dal 2022 al 2024	263.782	0,39%
<i>o/ w a Tasso Fisso</i>		-				
<i>o/ w a Tasso Variabile</i>		25.000	2,87%		263.782	0,39%
Indebitamento finanziario Lordo a m/1 termine		532.683	2,96%		796.728	1,66%

^(*) Include: 65 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento lordo a medio lungo termine al 31 dicembre 2022 è pari a 532.683 migliaia di euro, in riduzione di 264.045 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto (i) del rimborso di una significativa parte dei *term loan* bancari sottoscritti nel 2020 e 2021 per far fronte ai fabbisogni della pandemia Covid-19, anticipando alcune scadenze al fine di ottimizzare la struttura finanziaria del Gruppo SEA e (ii) la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti BEI in essere.

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine al 31 dicembre 2022 è pari a 2,96%, in aumento di 130 bps rispetto al 2021, dinamica su cui ha inciso l'andamento dei tassi di interesse, che risultano in aumento a seguito dalla politica monetaria restrittiva adottata dalla BCE. Considerando il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 3,10%, in aumento di 134 bps rispetto al 2021.

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi 300 milioni di euro nominali.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/2 10/09/25	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS2238279181	5	09/10/2025	300	Fissa, Annuale	3,50%

Il *fair value* dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario al 31 dicembre 2022 è pari a 516.529 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 828.246 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per il prestito obbligazionario quotato nel mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2022;
- 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 dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

Si precisa che, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello degli indici finanziari determina, per il semestre successivo alla rilevazione, l'applicazione di un correlato spread predeterminato (secondo una *pricing grid* definita contrattualmente).

b) Rischio tasso di cambio

Il Gruppo SEA, ad eccezione del rischio cambio connesso al rischio commodity, è soggetto a un basso rischio di fluttuazione dei cambi delle valute perché, pur operando in un contesto internazionale, le transazioni sono condotte principalmente in euro. Pertanto, il Gruppo SEA non ritiene necessario attivare coperture specifiche a fronte di tale rischio in quanto gli importi in valuta diversa dall'euro sono modesti e i relativi incassi e pagamenti tendono a compensarsi reciprocamente.

c) Rischio prezzo delle commodity

Il Gruppo SEA è esposto alle variazioni dei prezzi delle commodity energetiche, ovvero gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società e al relativo fabbisogno energetico, in maniera diretta prima dell'operazione di cessione di SEA Energia avvenuta nel settembre 2022, e indirettamente dopo, attraverso le formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di pricing adottate nei contratti di acquisto. A partire dalla seconda metà dell'esercizio 2021 e ancora più marcatamente nel 2022 si è assistito a notevoli incrementi di prezzo delle materie prime energetiche determinati prima dal quadro macroeconomico globale e poi dall'incertezza del contesto geopolitico internazionale derivante dalla guerra Russia-Ucraina scoppiata a febbraio 2022. Tale volatilità del prezzo delle materie prime energetiche potrebbe perdurare anche nel 2023, continuando ad esporre il Gruppo ad elevati costi di approvvigionamento e una erosione della marginalità nel breve periodo.

Si segnala che, nel corso del 2022, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, ma potrebbe farne ricorso in futuro anche mediante la possibilità prevista nei contratti commerciali di fornitura di fissare in anticipo il prezzo di acquisto di energia elettrica e termica, anche per solo una parte del fabbisogno.

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 di tale rischio.

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 e ha ottenuto linee di credito committed (revolving e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto e infine monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni negli anni futuri.

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo SEA dispone di 160 milioni di euro di risorse liquide, a cui si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320 milioni di euro, di cui 250 milioni di euro relativi a nuove linee revolving sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027, e 70 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI, la cui disponibilità in scadenza a febbraio 2023 è stata prorogata al febbraio 2025, e (ii) 122 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

Tali disponibilità permettono al Gruppo SEA di garantire la copertura dei fabbisogni della gestione corrente e dei fabbisogni finanziari futuri.

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita dal Gruppo SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale, nonché la possibilità di ricorrere ad operazioni di factoring indiretto che non modificano le condizioni di pagamento contrattualmente definite tra le parti, pur garantendo un miglior bilanciamento tra flussi in uscita e fabbisogni. Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine, e leasing) e commerciali in essere al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021:

Passività al 31 dicembre 2022 (in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	41,0	404,2	51,7	119,4	616,3
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2,0	3,5	3,6	4,7	13,8
Debiti commerciali	190,6				190,6
Totale debito	233,6	407,7	55,3	124,1	820,7

Passività al 31 dicembre 2021 (in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	233,9	138,5	362,0	126,8	861,3
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2,0	4,8	1,0	4,5	12,3
Debiti commerciali	145,0				145,0
Totale debito	380,9	143,3	363,0	131,3	1.018,6

Al 31 dicembre 2022 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dalle quote capitali in ammortamento dei prestiti BEI, e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. Le risorse finanziarie disponibili assicurano la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario del Gruppo SEA assicurando anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

Si segnala che il Gruppo SEA non ha richiesto ulteriori proroghe alla temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti di finanziamento in essere e sulle linee *committed*

disponibili (c.d. *holiday covenant*), ottenuta sino al 30 giugno 2022 compreso, in quanto la positiva dinamica economico-finanziaria del Gruppo SEA nel corso dell'anno ha consentito il rispetto dei covenants sopra citati.

Il Gruppo SEA non è inoltre a conoscenza dell'esistenza di ulteriori situazioni di default connesse ai finanziamenti in essere.

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 (esposti ai soli fini comparativi con l'anno precedente essendo stati estinti a settembre 2021).

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

- a) Ipotesi: si è valutato l'effetto sul conto economico del Gruppo SEA, al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 *basis points*.
- b) Metodi di calcolo:
- la remunerazione dei depositi bancari è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari del Gruppo SEA;
 - i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6/3 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. Si segnala che al 31 dicembre 2022 il Gruppo SEA non ha contratti derivati in essere, a seguito della scadenza naturale degli stessi nel corso dell'anno 2021.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) ⁽¹⁾	-134,59	717,87	-690,87	1.525,25
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽²⁾	634,20	-970,39	1.444,49	-2.112,56
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽³⁾	0,00	0,00	-110,79	110,79

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

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

(3) + = 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 registrato nel 2021 e nei primi mesi del 2022. Applicando una variazione di -50 basis point alla corrispondente curva dei tassi di interesse di mercato, i flussi relativi a Conti Correnti e Finanziamenti risulterebbero di segno opposto a quelli previsti dalle relative tipologie di contratto; in tali casi, tali flussi sono stati posti pari a zero.

5. Classificazione degli strumenti finanziari

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021 del Gruppo.

I valori determinati utilizzando la metodologia del costo ammortizzato approssimano il *fair value* della categoria di riferimento. I dati sono stati classificati secondo le categorie previste dall'IFRS 9 – *Financial Instruments*.

	31 dicembre 2022				Totale
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
(in migliaia di euro)					
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		96			96
Crediti commerciali		122.628			122.628
Crediti per imposte		4.769			4.769
Altri crediti correnti		6.853			6.853
Cassa e disponibilità liquide		160.341			160.341
Totale	1	294.687			294.688
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing - di cui debito verso obbligazionisti				507.721	507.721
Passività finanziarie non correnti per leasing				299.026	299.026
Altri debiti non correnti				11.795	11.795
Debiti commerciali				6.590	6.590
Debiti per imposte dell'esercizio				190.558	190.558
Altri debiti correnti				11.467	11.467
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				290.727	290.727
Passività finanziarie correnti per leasing				26.951	26.951
Totale				2.044	2.044
Totale				1.047.853	1.047.853

	31 dicembre 2021				Totale
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
(in migliaia di euro)					
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		96			96
Crediti commerciali		95.928			95.928
Crediti per imposte		794			794
Altri crediti correnti		4.961			4.961
Cassa e disponibilità liquide		134.173			134.173
Totale	1	235.952			235.953
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				573.871	573.871
- di cui debito verso obbligazionisti				298.708	298.708
Passività finanziarie non correnti per leasing				10.364	10.364
Altri debiti non correnti				84.736	84.736
Debiti commerciali				145.040	145.040
Debiti per imposte dell'esercizio				8.609	8.609
Altri debiti correnti				177.234	177.234
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				223.422	223.422
Passività finanziarie correnti per leasing				1.893	1.893
Totale				1.225.169	1.225.169

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

6. Informativa sul fair value

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, 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.

Le “Altre partecipazioni” sono misurate al fair value di “livello 3”.

6.1 Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da attività cessate

Nel presente capitolo viene fornito il dettaglio analitico delle voci relative alle *Attività cessate* così come presentate nel bilancio consolidato del Gruppo SEA.

Da un punto di vista metodologico si precisa che, con riferimento alla rappresentazione delle *Attività destinate alla vendita* prevista dall'IFRS 5, le stesse sono incluse nell'area di consolidamento del Gruppo SEA 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 destinate alla vendita*.

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 Energia SpA al 29 settembre 2022 con le opportune rettifiche IAS/IFRS

(il periodo comparativo include il conto economico al 31 dicembre 2021) oltre alla minusvalenza da cessione business energy pari a 4.087 migliaia di euro.

- 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 destinate alla vendita* mentre la voce *Risultato netto da Attività cessate* comprende gli effetti complessivi dell'elisione di tali transazioni.
- A livello patrimoniale-finanziario, il 31 dicembre 2022 non include voci tra le *Attività destinate alla vendita* e *Passività connesse alle attività destinate alla vendita* in quanto le operazioni di cessione della società controllata SEA Energia erano già concluse al 31 dicembre 2022.
- A livello patrimoniale-finanziario, il consolidamento al 31 dicembre 2021 delle *Attività in funzionamento* e delle *Attività destinate alla vendita* implica, così come descritto in precedenza, l'elisione delle transazioni infragruppo, in modo che gli ammontari iscritti alle *Attività in funzionamento* e alle *Attività destinate alla vendita* 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 energy*. Le dovute elisioni di tali rapporti sono state inserite nell'attivo tra le *Attività destinate alla vendita* e nel passivo tra le *Passività connesse alle attività destinate alla vendita*, 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 al 31 dicembre 2021 relativi alle *Attività destinate alla vendita* 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 destinate alla vendita* potrebbero non essere rappresentativi dei flussi finanziari del Gruppo SEA post discontinuità del *business energy*. Nel rendiconto finanziario consolidato gli effetti sui flussi di cassa connessi alle Attività destinate alla vendita 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

(in migliaia di euro)	29 settembre 2022	2021
Totale ricavi	143.448	51.351
Totale costi operativi	(136.297)	(43.770)
Margine Operativo lordo / EBITDA	7.151	7.581
Accantonamenti netti e svalutazioni	14	7
Ammortamenti	(3.009)	(3.377)
Risultato operativo	4.156	4.211
Oneri finanziari	(611)	(674)
Proventi finanziari		12
Risultato prima delle imposte	3.545	3.549
Imposte	(3.418)	(1.449)
Risultato netto	127	2.100
Minusvalenza da cessione business energy	(4.087)	
Risultato netto da Attività cessate	(3.960)	

I ricavi di gestione ammontano complessivamente a 143.448 migliaia di euro.

I ricavi di gestione sono composti principalmente da “energia elettrica” e “energia termica”.

I costi operativi sostenuti nei primi nove mesi del 2022 ammontano a 136.297 migliaia di euro. I costi operativi includono principalmente l'acquisto di metano per la produzione di energia elettrica e termica e oneri relativi alle quote di CO2.

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni sono pari a 3.009 migliaia di euro ed includono, a partire dal 2021, l'ammortamento della turbina TGE della centrale di Malpensa.

Gli oneri finanziari netti sono pari a 611 migliaia di euro.

Il “Risultato netto da Attività cessate” include la minusvalenza da cessione business energy pari a 4.087 migliaia di euro.

A livello patrimoniale-finanziario, il 31 dicembre 2022 non mostra ammontari tra le Attività destinate alla vendita e Passività connesse alle attività destinate alla vendita in quanto le operazioni di cessione della società controllata SEA Energia erano già concluse al 31 dicembre 2022.

Situazione Patrimoniale e Finanziaria delle Attività destinate alla vendita

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Immobilizzazioni immateriali		125
Immobilizzazioni materiali		56.539
Diritti d'uso beni in leasing		54
Imposte differite attive		2.377
Altri crediti non correnti		12
Rimanenze		12
Crediti commerciali		15.383
Crediti per imposte		475
Altri crediti correnti		5.111
Cassa e disponibilità liquide		35
Elisione crediti e debiti vs attività destinate alla vendita		(32.611)
TOTALE ATTIVO DELLE ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA	-	47.512
Capitale sociale		5.200
Altre riserve		27.920
Risultato dell'esercizio		2.100
Fondo rischi e oneri		490
Fondi relativi al personale		398
Passività finanziarie non correnti		38
Debiti commerciali		13.153
Debiti per imposte dell'esercizio		2.689
Altri debiti		7.574
Passività finanziarie correnti		20.561
Elisione crediti e debiti vs attività destinate alla vendita		(32.611)
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO DELLE ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA	-	47.512

7. Informativa per settori operativi

Il Gruppo SEA nel corso del 2022 ha dismesso la linea di *business energy* e ha identificato due *business* operativi, come meglio riportato nella Relazione sulla Gestione ed in particolare: (i) *Commercial Aviation*, (ii) *General Aviation*. Tale rappresentazione potrebbe differire da quella presentata a livello di singola *legal entity*.

Commercial Aviation: comprende le attività *Aviation* e *Non Aviation*. Le prime consistono nella gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, e nell'offerta ai clienti del Gruppo SEA dei servizi e delle attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale. I ricavi generati da tali attività sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso di banchi *check-in* e spazi da parte di vettori e *handler*. Le attività *Non Aviation*, invece, includono l'offerta di una gamma ampia e differenziata, prevalentemente in regime di subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli aeroporti, nonché il comparto *real estate*. I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente dal Gruppo e, con riferimento alle attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle *royalty* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito.

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

L'informativa per settore riportata nelle seguenti tabelle espone solo le risultanze delle attività in funzionamento.

Nelle tabelle seguenti sono esposti dati economici e patrimoniali afferenti i settori indicati, riconciliati con i dati presentati nella Relazione sulla Gestione.

Informativa di settore: Dati economici e patrimoniali al 31 dicembre 2022

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	742.425	23.143	(30.728)	734.840
di cui Intercompany	(24.393)	(6.335)	30.728	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	718.032	16.808	0	734.840
EBITDA	278.950	11.299		290.249
EBIT	190.333	9.167		199.500
Proventi (oneri) da partecipazioni				17.463
Oneri finanziari				(18.188)
Proventi finanziari				797
Risultato prima delle imposte				199.572
Investimenti in Immobilizzazioni	47.896	6.655		54.551
Materiali	5.829	6.510		12.339
Immateriali	42.067	145		42.212

Informativa di settore: Dati economici e patrimoniali al 31 dicembre 2021

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	322.294	17.530	(14.592)	325.232
di cui Intercompany	(9.794)	(4.798)	14.592	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	312.500	12.732	0	325.232
EBITDA	23.134	8.607		31.741
EBIT	(87.346)	6.552		(80.794)
Proventi (oneri) da partecipazioni				(382)
Oneri finanziari				(21.428)
Proventi finanziari				1.633
Risultato prima delle imposte				(100.971)
Investimenti in Immobilizzazioni	31.611	2.107		33.718
Materiali	5.408	2.071		7.479
Immateriali	26.203	36		26.239

Per maggiori informazioni sulle attività dei *business* operativi, si rimanda al paragrafo “*Andamento operativo – Analisi di settore*” della Relazione sulla Gestione.

8. Note alla situazione patrimoniale - finanziaria

8.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2022 relativa alle immobilizzazioni immateriali.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	31 dicembre 2022
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.610.837	5.772	31.341	(23)		1.647.927
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	33.693	32.753	(30.996)			35.450
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	99.454		481		(83)	99.852
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.772	3.543	(749)			4.566
Altre	18.264	144	268		(212)	18.464
Totale valore lordo	1.764.020	42.212	345	(23)	(295)	1.806.259
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(711.000)			8	(43.374)	(754.366)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(92.033)				(4.739)	(96.772)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.328)					(15.328)
Totale fondo ammortamento	(818.361)	0	0	8	(48.113)	(866.466)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	899.837	5.772	31.341	(15)	(43.374)	893.561
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	33.693	32.753	(30.996)			35.450
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	7.421		481		(4.822)	3.080
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.772	3.543	(749)			4.566
Altre	2.936	144	268		(212)	3.136
Totale valore netto	945.659	42.212	345	(15)	(48.408)	939.793

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono stati rilevati diritti su beni in concessione al netto del relativo fondo ammortamento per 893.561 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 a fronte di 899.837 migliaia di euro al 31 dicembre 2021. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione, in quanto destinati a essere devoluti al concedente al termine della concessione. L'ammortamento dell'esercizio 2022 è pari a 43.374 migliaia di euro mentre le dismissioni ammontano a 15 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio pari a 37.113 migliaia di euro derivano principalmente dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nei "Diritti su beni in concessione in corso e acconti". Gli incrementi diretti del periodo per 5.772 migliaia di euro fanno riferimento soprattutto all'acquisto di nuove apparecchiature *explosive detection system* per il controllo dei bagagli da stiva, di apparecchiature x-ray per il controllo radiogeno dei bagagli a mano e di apparecchiature per la rivelazione automatica di armi metalliche nascoste nelle scarpe. Sui beni rientranti nel diritto concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 8.15.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 35.450 migliaia di euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2022.

Si segnala che con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25, viene sancita la proroga delle concessioni aeroportuali in essere di ulteriori due anni, secondo quanto riportato all'art. 202, co. 1-bis. Conseguentemente, la Società calcola gli ammortamenti a partire dall'esercizio 2020, secondo la nuova scadenza della Convenzione 2001, prorogata alla data del 4 maggio 2043.

Nel corso del 2022 il Gruppo SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Malpensa e Linate. La contingente situazione dovuta all'emergenza Covid ha portato al posticipo di una serie di attività di investimento riguardanti soprattutto iniziative in ambito commerciale oltre ad altri interventi non strettamente necessari all'attuale livello di traffico passeggeri. Si precisa però che la tendenza di crescita del traffico, registrato negli ultimi mesi del 2022, ha evidenziato la necessità di riprogrammare ed attivare numerosi interventi, al fine di garantire la possibilità di riaprire il Terminal 2 di Malpensa (chiuso dal 2020 a causa della diffusione dell'epidemia da Covid-19) per la "summer 2023".

Le principali opere realizzate nell'esercizio dalla Capogruppo SEA a Malpensa ammontano a 26.472 migliaia di euro e riguardano principalmente i) presso il Terminal 1, la realizzazione di interventi finalizzati ad incrementare la funzionalità, la sicurezza e il livello di comfort offerto ai passeggeri. In particolare, si è provveduto alla messa in esercizio del *self-service bag drop* dell'isola di check-in n. 10, la prosecuzione del programma di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, l'installazione dei nuovi apparati per il controllo dei bagagli di stiva, l'attivazione dei lavori riguardanti il "progetto Smart Security" (installazione di nuove linee automatizzate e di nuovi apparati EDS), l'attivazione dei lavori riguardanti l'installazione degli apparati di "self-enrollment", necessari per un'adeguata gestione delle nuove procedure di controllo di frontiera che verranno applicate dal 2023 ("Entry Exit System"), le modifiche distributive e di lay-out nell'area denominata "piazza Obicà", con incremento degli spazi destinati alla sosta dei passeggeri, ai percorsi di circolazione in area partenze e la realizzazione di nuove aree di pre-imbarco ai gates del satellite centrale; si segnala, inoltre, la realizzazione dei lavori di adeguamento sismico della copertura, la prosecuzione degli interventi di unificazione ed aggiornamento tecnologico del sistema di rilevazione incendi e la realizzazione delle opere di miglioramento dei livelli di safety in area BHS; ii) presso il Terminal 2 nel corso degli ultimi mesi dell'esercizio, sono stati attivati progetti finalizzati alla riapertura del terminal che includono l'installazione apparati self bag drop in area check-in e adeguamento del sistema HBS allo standard 3 ECAC) e il ripristino della piena funzionalità di tutti i sottosistemi operativi e dei vari impianti; iii) sulle infrastrutture "air-side" dell'Aeroporto di Malpensa gli interventi di riqualifica delle aree esistenti e i progetti correlati agli obiettivi di mantenimento e incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa presenti nello scalo. In particolare, si è proceduto al completamento degli interventi di miglioria della funzionalità e affidabilità del sistema degli aiuti visivi luminosi, alla prosecuzione delle opere correlate alla realizzazione di un sistema di sorveglianza e controllo per aeromobili (ASMGCS) e veicoli, nelle aree di manovra e di movimento; iv) per quanto riguarda l'area merci, infine, sono stati eseguiti interventi negli uffici e negli spogliatoi del magazzino FedEx, di adeguamento del sistema di prevenzione incendi del fabbricato cargo ALHA-MLE e sono iniziati i lavori di ripristino delle impermeabilizzazioni in copertura ai fabbricati cargo ALHA- MLE. Si è inoltre proceduto alla riattivazione del magazzino merci presente nella zona nord del sedime (area Terminal 2) in cui sono state trasferite le attività dell'operatore Amazon.

A Linate, le principali opere, si riferiscono, principalmente, alla prosecuzione delle opere di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, al completamento dei lavori riguardanti il "progetto Smart Security" (nuove linee automatizzate e nuovi apparati EDS) e all'attivazione delle opere correlate alla prossima entrata in esercizio delle procedure "Entry Exit System". Si segnala, infine, la realizzazione di una serie di adeguamenti interni per la redistribuzione degli spazi commerciali.

Gli interventi più significativi che hanno interessato le infrastrutture "air-side" di Linate consistono, nella riqualifica di alcune zone di pavimentazione delle infrastrutture esistenti, il completamento degli interventi di rinnovo del sistema di "guide ottiche" per l'accosto degli aeromobili ai pontili, il rinnovo dell'impianto di videosorveglianza del piazzale aeromobili, la conversione a LED delle torri faro e varie opere di rinnovo degli aiuti visuali luminosi.

Le riclassifiche a beni in concessione sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale delle opere di restyling dei Terminal di Linate e Malpensa.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 3.080 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (7.421 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), si riferiscono ad acquisti di componenti software per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale, sia gestionale. Nello specifico, gli incrementi per 481 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2022 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2022 presenta un saldo residuo di 4.566 migliaia di euro, relativo agli interventi software ancora in corso di realizzazione. L'ammortamento dell'esercizio 2022 è pari a 4.822 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2021 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Riclassifica IFRS 5	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortame nti/ svalutazioni	31 dicembre 2021
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.578.076	1.434	1.412	32.660	(2.745)		1.610.837
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.096		22.806	(32.209)			33.693
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	97.968		0	1.569		(83)	99.454
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.456	(123)	2.008	(1.569)			1.772
Altre	18.410		13			(159)	18.264
Totale valore lordo	1.739.006	1.311	26.239	451	(2.745)	(242)	1.764.020
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(669.719)			3	1.408	(42.692)	(711.000)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(85.192)					(6.841)	(92.033)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Altre	(15.328)						(15.328)
Totale fondo ammortamento	(770.239)	0	0	3	1.408	(49.533)	(818.361)
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	908.357	1.434	1.412	32.663	(1.337)	(42.692)	899.837
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.096		22.806	(32.209)			33.693
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	12.776			1.569		(6.924)	7.421
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.456	(123)	2.008	(1.569)			1.772
Altre	3.082		13			(159)	2.936
Totale valore netto	968.767	1.311	26.239	454	(1.337)	(49.775)	945.659

8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2022 relativa alle immobilizzazioni materiali.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2022
Valore Lordo						
Beni immobili	230.867		1.184	(3.311)		228.740
Impianti e macchinari	7.038	101				7.139
Attrezzature industriali e commerciali	46.521	243		(8)		46.756
Altri beni mobili	92.720	538	1.799	(358)		94.699
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.931	11.457	(3.328)			20.060
Totale valore lordo	389.077	12.339	(345)	(3.677)	0	397.394
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Beni immobili	(116.649)			1.630	(6.420)	(121.439)
Impianti e macchinari	(5.145)				(332)	(5.477)
Attrezzature industriali e commerciali	(45.625)			2	(662)	(46.285)
Altri beni mobili	(75.104)			361	(6.458)	(81.201)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(242.523)	0	0	1.993	(13.872)	(254.402)
Valore netto						
Beni immobili	114.219		1.184	(1.681)	(6.420)	107.302
Impianti e macchinari	1.894	101			(332)	1.663
Attrezzature industriali e commerciali	896	243		(6)	(662)	471
Altri beni mobili	17.616	538	1.799	3	(6.458)	13.498
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.931	11.457	(3.328)			20.060
Totale valore netto	146.556	12.339	(345)	(1.684)	(13.872)	142.994

Gli investimenti correlati sia allo sviluppo del settore *Aviation*, che, come già rappresentato, in conformità all'applicazione dell'IFRIC 12, sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, sia quelli del settore *Non Aviation*, pari a 1.184 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, hanno riguardato principalmente i lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa e del Terminal di Linate.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" effettuati dalla Capogruppo SEA comprendono, inoltre, l'acquisto di arredi e mobili (banchi, sedute, poltrone, ecc...) per 205 migliaia di euro e di nuovi terminali video e personal computer per 79 migliaia di euro.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni in corso e acconto" relative alla business unit *General Aviation*, pari a 6.510 migliaia di euro, riguardano principalmente le opere legate al nuovo hangar X presso lo scalo di Linate Prime.

Tutte le immobilizzazioni, materiali e immateriali, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2022, rispettivamente a 511.873 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2021 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Riclassifica IFRS 5	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2021
Valore Lordo							
Beni immobili	235.542	(12.545)		8.054	(183)		230.867
Impianti e macchinari	106.196	(99.192)	6	33	(5)		7.038
Attrezzature industriali e commerciali	46.572	(77)	26				46.521
Altri beni mobili	90.865	(93)	1.235	868	(155)		92.720
Immobilizzazioni in corso ed acconti	28.369	(13.241)	6.212	(9.409)			11.931
Totale valore lordo	507.543	(125.148)	7.479	(454)	(343)	0	389.077
Fondo ammortamento e svalutazioni							
Beni immobili	(114.647)	4.162			171	(6.335)	(116.649)
Impianti e macchinari	(68.056)	63.251			5	(344)	(5.145)
Attrezzature industriali e commerciali	(44.025)	67			0	(1.667)	(45.625)
Altri beni mobili	(68.225)	119			153	(7.151)	(75.104)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(294.953)	67.599	0	0	329	(15.497)	(242.523)
Valore netto							
Beni immobili	120.895	(8.383)		8.054	(12)	(6.335)	114.219
Impianti e macchinari	38.140	(35.941)	6	33		(344)	1.894
Attrezzature industriali e commerciali	2.547	(10)	26			(1.667)	896
Altri beni mobili	22.640	26	1.235	868	(2)	(7.151)	17.616
Immobilizzazioni in corso ed acconti	28.369	(13.241)	6.212	(9.409)			11.931
Totale valore netto	212.591	(57.549)	7.479	(454)	(14)	(15.497)	146.556

8.3 Diritti d'uso beni in leasing

La voce “Diritti d’uso beni in leasing” è rappresentativa del diritto d’utilizzo rilevato ai sensi dell’IFRS 16. Come locatario il Gruppo SEA ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali, terreni e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d’uso nell’attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d’uso dei beni in leasing al 31 dicembre 2022 è pari a 14.008 migliaia di euro (12.996 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e gli ammortamenti del periodo sono pari a 2.541 migliaia di euro (2.283 migliaia di euro nel 2021). Ai fini della determinazione di detti valori, il Gruppo si è avvalso dell’esonero prevista dall’IFRS 16 ed ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing.

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni dal 31 dicembre 2021 al 31 dicembre 2022.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2022
Valore Lordo					
Attrezzatura varia e minuta	4.101	148			4.249
Attrezzature complesse	188		(188)		0
Automezzi	8.688	3.581	(330)		11.939
Macchine elettromeccaniche ed elett.	862		(862)		0
Terreni	4.348	203	(108)		4.443
Totale valore lordo	18.187	3.932	(1.488)	0	20.631
Fondo ammortamento e svalutazioni					
Attrezzatura varia e minuta	(1.925)			(809)	(2.734)
Attrezzature complesse	(162)		188	(26)	0
Automezzi	(1.669)		330	(1.313)	(2.652)
Macchine elettromeccaniche ed elett.	(470)		483	(13)	0
Terreni	(966)		108	(380)	(1.238)
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(5.192)	0	1.109	(2.541)	(6.624)
Valore netto					
Attrezzatura varia e minuta	2.176	148		(809)	1.515
Attrezzature complesse	26			(26)	(0)
Automezzi	7.019	3.581		(1.313)	9.287
Macchine elettromeccaniche ed elett.	392		(379)	(13)	0
Terreni	3.382	203		(380)	3.205
Totale valore netto	12.996	3.932	(379)	(2.541)	14.008

I principali incrementi hanno riguardato il noleggio di nuovi Cobus interpista, iscritti nella categoria automezzi.

Nel corso dell'esercizio 2021 la movimentazione dei diritti d'uso su beni in leasing era stata la seguente:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Riclassifica IFRS 5	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2021
Valore Lordo						
Attrezzatura varia e minuta	3.188		913			4.101
Attrezzature complesse	188					188
Automezzi	5.083	(59)	3.811	(147)		8.688
Macchine elettromeccaniche ed elett.	862					862
Terreni	4.377	(29)				4.348
Totale valore lordo	13.698	(88)	4.724	(147)	0	18.187
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Attrezzatura varia e minuta	(1.211)				(714)	(1.925)
Attrezzature complesse	(108)				(54)	(162)
Automezzi	(820)	5		113	(967)	(1.669)
Macchine elettromeccaniche ed elett.	(313)				(157)	(470)
Terreni	(585)	10			(391)	(966)
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(3.037)	15	0	113	(2.283)	(5.192)
Valore netto						
Attrezzatura varia e minuta	1.977		913		(714)	2.176
Attrezzature complesse	80				(54)	26
Automezzi	4.263	(54)	3.811	(34)	(967)	7.019
Macchine elettromeccaniche ed elett.	549				(157)	392
Terreni	3.792	(19)			(391)	3.382
Totale valore netto	10.662	(73)	4.724	(34)	(2.283)	12.996

8.4 Investimenti immobiliari

Di seguito le tabelle relative agli investimenti immobiliari:

Investimenti immobiliari (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(735)	(733)
Totale investimenti immobiliari netti	3.399	3.401

Movimentazione Fondo Ammortamento (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Valore iniziale	(733)	(732)
Decrementi/Riclassifiche Ammortamenti	(2)	(1)
Valore finale	(735)	(733)

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

8.5 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione della voce "Partecipazioni in società collegate" dal 31 dicembre 2021 al 31 dicembre 2022.

Partecipazioni in società collegate (in migliaia di euro)	Movimentazione				
	31 dicembre 2021	Incrementi / (decrementi)	Distribuzione dividendi	Aumento di capitale	31 dicembre 2022
SACBO SpA	37.370	8.050			45.420
Dufrital SpA	9.668	3.818			13.486
Disma SpA	2.567	355			2.922
Malpensa Logistica Europa SpA	6.450	1.933	(1.757)		6.626
Areas Food Services Srl (già SEA Services Srl)	1.111	914		1.169	3.194
Airport Handling SpA	8.579	2.393	(442)		10.530
Totale	65.745	17.463	(2.199)	1.169	82.178

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.

In data 21 dicembre 2022, l'Assemblea della società SEA Services Srl ha modificato la denominazione sociale in Areas Food Services Srl e aggiornato altre disposizioni statutarie. Il capitale sociale è stato aumentato da euro 105.000 a euro 746.700 (rimane invariata la quota di partecipazione di SEA al 40%).

Il patrimonio netto rettificato di competenza del Gruppo SEA al 31 dicembre 2022 ammonta a 82.178 migliaia di euro rispetto a 65.745 migliaia di euro al 31 dicembre 2021.

8.6 Altre Partecipazioni

Si riporta di seguito l'elenco delle "Altre partecipazioni":

Ragione Sociale	% Possesso	
	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%

La tabella di seguito riepiloga il dettaglio della movimentazione delle altre partecipazioni dell'esercizio 2022:

Altre partecipazioni (in migliaia di euro)	Movimentazione			
	31 dicembre 2021	Incrementi/ rivalutazioni	Decrementi/ svalutazioni	31 dicembre 2022
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	0			0
Romairport Srl	1			1
Totale	1	-	-	1

8.7 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2022 è riepilogata di seguito:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	(Rilascio) /	(Rilascio) /	31 dicembre 2022
		accantonamento a conto economico	accantonamento a patrimonio netto	
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	38.363	5.888		44.251
Svalutazione cespiti non ancora demoliti	597	(5)		592
Fondi rischi ed oneri	9.180	2.767		11.947
Fondo crediti tassato	8.201	416		8.617
Svalutazione magazzino - Fondo obsolescenza	330	41		371
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.523	(576)	(1.411)	(465)
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	9.330	(3.692)		5.638
Altre	2.167	(80)		2.087
Perdite fiscali SEA	56.207	(11.154)		45.053
Totale imposte anticipate	125.898	(6.395)	(1.411)	118.092
Ammortamenti	(2.802)	508		(2.294)
Allocazione plusvalore acquisizione SEA Prime	(4.247)	218		(4.029)
Fondo di ripristino	(717)	717		(0)
Totale imposte differite	(7.766)	1.443	0	(6.323)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	118.132	(4.952)	(1.411)	111.768

La variazione della voce "Imposte differite attive" include, principalmente, l'effetto legato all'utilizzo della perdita fiscale degli esercizi precedenti, a parziale compensazione dell'utile di periodo.

8.8 Altri crediti non correnti

Gli altri crediti non correnti, pari a 60.496 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (52.408 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) si riferiscono principalmente, all'attività relativa *all'indemnification right* garantito alla società, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

Gli altri crediti residuali, infine, fanno riferimento a depositi cauzionali attivi.

8.9 Rimanenze

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

Rimanenze (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.874	2.909
Fondo obsolescenza magazzino	(1.316)	(1.171)
Totale Rimanenze	1.558	1.738

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali. Nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

La comparazione con i valori di presumibile realizzo o sostituzione ha determinato la necessità di iscrizione di un fondo obsolescenza magazzino pari a 1.316 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (1.171 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

8.10 Crediti commerciali

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

Crediti commerciali (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Crediti commerciali verso clienti	109.402	85.545
Crediti commerciali verso imprese collegate	13.226	10.383
Totale crediti commerciali netti	122.628	95.928

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.

Si precisa che il saldo del precedente esercizio risente ancora degli effetti legati al graduale allentamento delle misure di contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19 e della progressiva ripresa del volume d'affari. Per i commenti sull'andamento dei crediti commerciali 2022 si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime descritto nelle precedenti note a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti commerciali (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Fondo iniziale	(124.331)	(110.338)
Riclassifica IFRS 5 (*)		121
(Incrementi)/scioglimenti	5.688	(15.603)
Utilizzi	15.229	1.489
Totale fondo svalutazione crediti commerciali	(103.414)	(124.331)

(*) Saldo al 31 dicembre 2020 del business energy, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

La riduzione del fondo svalutazione crediti rispetto al 2021 è correlata all'accordo transattivo concluso con Alitalia in A.S. a cui è seguito, nel mese di luglio 2022, un pagamento da parte del vettore di 14,8 milioni di euro.

Gli accantonamenti sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali, sia del rischio valutato dal Gruppo che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

Gli utilizzi dell'esercizio 2022, pari a 15.229 migliaia di euro, sono riconducibili alla chiusura nel corso dell'anno dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

8.11 Crediti per imposte e altri crediti correnti

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare dei crediti per imposte e degli altri crediti correnti:

Crediti per imposte e altri crediti correnti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Crediti per imposte	4.769	794
Altri crediti correnti	6.853	4.961
Totale crediti per imposte e altri crediti correnti	11.622	5.755

I crediti per imposte, pari a 4.769 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, si riferiscono per 2.388 migliaia (0 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) a credito d'imposta riconosciuto alle imprese non energivore nell'esercizio 2022 e non ancora utilizzato dal Gruppo SEA; per 1.813 migliaia di euro (121 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) a crediti IVA; per 69 migliaia di euro (0 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) a crediti per imposte correnti; per 499 migliaia di euro (673 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) ad altri crediti fiscali.

Si precisa che nell'esercizio 2022, il Gruppo ha beneficiato del contributo, pari a 6.099 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo sotto forma di un credito di imposta, alle imprese non energivore, a partire dal secondo trimestre 2022, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di energia elettrica durante il II, III, IV trimestre 2022. Il credito residuo, pari a 2.320 migliaia di euro, sarà interamente utilizzato nel primo semestre 2023.

La voce “Altri crediti correnti” è dettagliabile nel modo seguente:

Altri crediti correnti	31 dicembre	31 dicembre
(in migliaia di euro)	2022	2021
Altri crediti	3.683	3.287
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	897	231
Anticipi verso compagnie assicurative	865	1.005
Crediti per incassi vari	966	438
Crediti per dividendi da incassare	442	
Totale altri crediti correnti	6.853	4.961

Il saldo della voce “Altri crediti correnti” ammonta a 6.853 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (4.961 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e si compone delle voci sotto descritte.

La voce “Altri crediti” pari a 3.683 migliaia di euro si riferisce principalmente ai ratei e risconti attivi connessi a ricavi di competenza dell’esercizio e a costi di competenza di esercizi futuri. La voce comprende inoltre anticipi a fornitori, crediti per contributi in conto esercizio e altre posizioni minori. La variazione dell’esercizio è principalmente legata ai maggiori crediti iscritti a fronte di costi anticipati finanziariamente nell’esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a 897 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (231 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), si riferiscono principalmente ai crediti verso dipendenti legati all’anticipazione dei buoni pasto non ancora maturati e ai crediti verso INPS e INAIL.

Gli anticipi verso compagnie assicurative, pari a 865 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (1.005 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell’esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti per incassi vari, pari a 966 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con telepass, carta di credito e POS e per i quali non si è ancora manifestato l’accredito in conto corrente bancario.

I crediti per dividendi da incassare, iscritti al 31 dicembre 2022 per 442 migliaia di euro, sono relativi ai dividendi deliberati dall’Assemblea Ordinaria degli Azionisti di Airport Handling SpA del 15 dicembre 2022; l’incasso è avvenuto nel corso del mese di febbraio 2023.

8.12 Crediti finanziari correnti

La voce “Crediti finanziari correnti” è stata azzerata in seguito alla cessione della controllata SEA Energia SpA del 29 settembre 2022. Tale voce ammontava a 20.542 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 ed era composta dal credito di *cash pooling* nei confronti di SEA Energia SpA.

8.13 Cassa e disponibilità liquide

La tabella di seguito riepiloga l’ammontare della voce “Cassa e disponibilità liquide”:

Cassa e disponibilità liquide (in migliaia di euro)	31 dicembre	31 dicembre
	2022	2021
Depositi bancari e postali	160.269	134.102
Denaro e valori in cassa	72	71
Totale	160.341	134.173

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2022 è in aumento di 26.168 migliaia di euro rispetto all'anno precedente.

Su tale dinamica ha inciso la favorevole dinamica del cash-flow nel corso 2022, impattata anche dall'incasso dei fondi previsti sia dalla "Legge di bilancio 2021" sia dalla Regione Lombardia per complessivi 144,1 milioni di euro e dall'incasso derivante dalla vendita di SEA Energia da parte della capogruppo, che ha consentito la copertura delle uscite al servizio del debito permettendo anche di anticipare alcune scadenze finanziarie 2023/2024 al fine di ottimizzare la struttura finanziaria del Gruppo SEA in un contesto di mercato caratterizzato da tassi di interesse in crescita.

La composizione della liquidità al 31 dicembre 2022 si riferisce a depositi bancari e postali liberamente disponibili per 160.166 migliaia di euro (134.102 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), depositi bancari non disponibili per 103 migliaia di euro (in linea con il 31 dicembre 2021) denaro e valori in cassa per 72 migliaia di euro (71 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

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

8.14 Patrimonio netto

Al 31 dicembre 2022 il capitale sociale della Società SEA ammonta a 27.500 migliaia di euro.

Il valore nominale per ciascuna azione è pari a 0,11 euro.

La movimentazione del patrimonio netto è riportata negli schemi di bilancio.

Si riporta di seguito la riconciliazione tra il patrimonio netto della Capogruppo SEA SpA e il patrimonio netto di consolidato.

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2021	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2022
Bilancio della Capogruppo	77.582		4.470	194.919	276.971
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	35.782	(3)		(27.961)	7.818
Rettifiche per valutazione equity collegate	47.778			15.264	63.042
Altre scritture di consolidamento	(5.204)			241	(4.963)
Bilancio Consolidato	155.937	(3)	4.470	182.463	342.867

In data 3 maggio 2022 l'assemblea della Capogruppo SEA ha approvato all'unanimità il bilancio d'esercizio 2021 e la copertura della perdita dell'esercizio 2021 della Capogruppo SEA S.p.A. tramite la riserva straordinaria.

8.15 Fondo rischi e oneri

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

Fondo rischi e oneri (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Accantonamenti	(Utilizzi)	(Scioglimenti)	Altri movimenti	31 dicembre 2022
Fondo di ripristino e sostituzione	183.722	30.671	(21.804)		8.087	200.676
Fondo oneri futuri	29.390	5.288	(1.884)	(4.346)		28.448
Totale fondo rischi e oneri	213.112	35.959	(23.688)	(4.346)	8.087	229.124

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 200.676 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (183.722 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi. L'utilizzo dell'esercizio è principalmente dovuto agli interventi di ripristino eseguiti sulle infrastrutture di volo e gli Aiuti Visivi Luminosi degli aeroporti di Malpensa e Linate e la riqualifica delle guide ottiche di Malpensa. Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione del fondo per oneri futuri:

Fondo oneri futuri (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Accantonamenti	(Utilizzi)	(Scioglimenti)	31 dicembre 2022
Accantonamenti in materia di lavoro	3.568	5.191	(1.105)		7.654
Franchigie assicurative	891	97	(455)	(15)	518
Rischi fiscali	1.816		(11)	(70)	1.735
Fondi diversi	23.115		(313)	(4.261)	18.541
Totale fondo oneri futuri	29.390	5.288	(1.884)	(4.346)	28.448

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento dell'operatività del Gruppo. Gli utilizzi dell'anno sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2021.

La voce "Franchigie assicurative" pari a 518 migliaia di euro si riferisce agli oneri in carico al Gruppo SEA per danni derivanti da responsabilità civile.

La voce "Rischi fiscali" si riferisce a:

- 1.500 migliaia di euro all'importo accantonato da SEA Prime SpA, per far fronte alle passività correlate al mancato versamento dell'IVA di Gruppo da parte della ex controllante per gli anni 2011 e 2012;
- 235 migliaia di euro all'importo accantonato dalla Capogruppo SEA in relazione agli avvisi di accertamento in materia di IVA (per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione sulla Gestione).

La voce "Fondi diversi" per 18.541 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 è composta nel modo seguente:

- 9.241 migliaia di euro per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 9.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali). Si segnala che nel corso del 2021 era stata completata la predisposizione del capitolato tecnico per l'affidamento dell'incarico di predisposizione del Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. La definizione di tale Piano è stata ultimata nel mese di dicembre 2022, con la consegna della documentazione prodotta. Al momento è in corso il processo di analisi dei risultati conseguiti. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;

- 300 migliaia di euro (euro 3.000 migliaia al 31 dicembre 2021) per contenziosi legali di natura diversa.

Gli utilizzi si riferiscono principalmente al pagamento degli importi per chiusura di contenziosi con sentenza sfavorevole per le società del Gruppo.

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione della presente comunicazione finanziaria, anche sulla base dei pareri dei consulenti che rappresentano il Gruppo nei contenziosi stessi, si ritiene che i fondi siano congrui a fronte delle passività potenziali emergenti.

8.16 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale è dettagliata come segue:

Fondi relativi al personale (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Fondo iniziale	44.036	45.622
Riclassifica IFRS 5 (*)		(396)
(Proventi)/oneri finanziari	631	81
Utilizzi	(7.844)	(2.713)
(Utili) / perdite attuariali	(5.881)	1.442
Totale Fondi relativi al personale	30.942	44.036

(*) Saldo al 31 dicembre 2020 del business energy, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Passività connesse alle 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:

Basi tecniche economiche-finanziarie	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Tasso annuo di attualizzazione	3,51%	0,40%
Tasso annuo di inflazione	2,30%	1,75%
Tasso annuo di incremento TFR	3,23%	2,81%

Si precisa che il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AA*.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2022 con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto per la Capogruppo SEA.

Variatione delle ipotesi (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
+ 1 % sul tasso di turnover	29.654	43.140
- 1 % sul tasso di turnover	29.416	43.948
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	29.895	44.094
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	29.191	42.966
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	28.898	42.620
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	30.107	44.461

L'indicazione della durata media finanziaria dell'obbligazione e l'analisi delle scadenze di pagamento dei benefici sono riportate nelle tabelle seguenti:

Durata media finanziaria dell'obbligazione (valore espresso in anni)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Duration del piano	8,4	9,0

Erogazioni previste (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Annualità 1	2.653	2.766
Annualità 2	1.548	2.384
Annualità 3	1.855	2.647
Annualità 4	2.016	2.541
Annualità 5	1.230	2.790

8.17 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	22.929	208.695	220.084	275.163
Debito per oneri su finanziamento	1.634		950	
Debiti verso banche	24.563	208.695	221.034	275.163
Debiti verso obbligazionisti		299.026		298.708
Debiti per oneri su obbligazioni	2.388		2.388	
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2.044	11.795	1.893	10.364
Debiti verso altri finanziatori	4.432	310.821	4.281	309.072
Totale passività correnti e non correnti	28.995	519.516	225.315	584.235

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito al 31 dicembre 2022 esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, principalmente rappresentato dall'emissione obbligazionaria Bond SEA 10/2025 (espressa al costo ammortizzato), dalla parte residua del Term Loan sottoscritto nel 2021 e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 50% con scadenza superiore a 5 anni e solo 11% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021:

Indebitamento finanziario netto (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
A. Disponibilità Liquide	(160.341)	(134.173)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti (*)	-	(20.542)
D. Liquidità (A)+(B)+ (C)	(160.341)	(154.715)
E. Debito finanziario corrente	6.066	5.231
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	22.928	220.084
G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)	28.994	225.315
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	(131.347)	70.600
I. Debito finanziario non corrente	220.491	285.527
J. Strumenti di debito	299.026	298.708
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	519.517	584.235
M. Totale indebitamento finanziario continuing operation (H+L)	388.170	654.835
N. Indebitamento finanziario netto Attività destinate alla vendita		20.564
O. Totale indebitamento finanziario netto	388.170	675.399

(*) Includono crediti finanziari verso Attività destinate alla vendita per 20.542 k€ al 31 dicembre 2021

A fine dicembre 2022 l'indebitamento finanziario netto, pari a 388.170 migliaia di euro, registra un decremento di 287.229 migliaia di euro rispetto a fine 2021, in cui era pari a 675.399 migliaia di euro.

L'indebitamento finanziario netto continuing operation (secondo l'applicazione dell'IFRS 5) a fine 2021 non include il debito finanziario in capo a SEA Energia e a favore della controllante rimborsato a settembre 2022 con il closing dell'operazione di cessione della partecipazione.

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

- a) il rimborso di 238.782 migliaia di euro relativi ai *term loans* bancari sottoscritti nel 2020 e 2021 per far fronte ai fabbisogni della pandemia Covid-19, di cui 43.818 migliaia di euro in anticipo rispetto alla loro scadenza originaria (attesa tra il gennaio 2023 e il giugno 2024) con l'obiettivo di ottimizzare la struttura finanziaria del Gruppo SEA in un contesto di mercato caratterizzato da tassi d'interesse in crescita;
- b) la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2022 sono state pari a 25.263 migliaia di euro);
- c) maggiori rettifiche IAS per 1.472 migliaia di euro determinate da: maggiori ratei passivi sui finanziamenti per 684 migliaia di euro, su cui incide la dinamica in aumento dei tassi d'interesse e il minor costo ammortizzato per 740 migliaia di euro, su cui ha inciso il processo di ridefinizione delle linee revolving effettuato nel corso dell'anno e la chiusura anticipata dei *term loans* bancari;
- d) maggiore debito per *leasing* derivante in particolare dalla sottoscrizione di nuovi contratti di noleggio dei Cobus Interpista.

Le voci "Debito finanziario corrente" e "Debito finanziario non corrente" comprendono le passività per *leasing*, in accordo al principio contabile IFRS16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per *leasing* ammontano al 31 dicembre 2022 rispettivamente a 2.044 migliaia di euro e 11.795 migliaia di euro.

Passività per leasing (Debito Finanziario) (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
	correnti	non correnti	correnti	non correnti
Attrezzatura varia e minuta	630	1.310	683	1.802
Attrezzature complesse			37	
Automezzi	1.379	8.264	998	6.277
Macchine elettromeccaniche ed elett.			159	273
Terreni	35	2.221	16	2.012
Totale	2.044	11.795	1.893	10.364

Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 8.3 “Diritti d’uso beni in leasing”.

Indebitamento indiretto e soggetto a condizioni

In linea con le Raccomandazioni ESMA/32-382-1138 di seguito si riporta la composizione dell’indebitamento indiretto e soggetto a condizioni del Gruppo al 31 dicembre 2022 al fine di fornire una visione d’insieme di eventuali debiti rilevanti che non si trovano riflessi nella dichiarazione sull’indebitamento e che rappresentano un’obbligazione che il Gruppo potrebbe dover soddisfare:

- (i) i principali accantonamenti rilevati in bilancio sono relativi a:
 - fondo ripristino e sostituzione, che rappresenta l’obbligo contrattuale a mantenere l’infrastruttura a un determinato livello di funzionalità o di riportarla in una determinata condizione prima di riconsegnarla al concedente alla scadenza dell’accordo di servizio. L’ammontare del fondo al 31 dicembre 2022 è pari a 200.676 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.15;
 - gli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica per far fronte al Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. L’ammontare del fondo accantonato al 31 dicembre 2021 è pari a 9 milioni di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.15;
 - fondo trattamento di fine rapporto, che ammonta al 31 dicembre 2022 a 30.942 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.16;
- (ii) non vi sono debiti commerciali a lungo né si registra scaduto che non sia riconducibile alla normale operatività aziendale. Le eventuali Ritenute a garanzia sono in ogni caso previste contrattualmente;
- (iii) i debiti verso fornitori includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 342 migliaia di euro (euro 2.097 migliaia al 31 dicembre 2021). I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e il Gruppo e pertanto non onerosi. Per maggiori dettagli si veda il paragrafo 8.19;
- (iv) le garanzie e gli impegni sottoscritte dal Gruppo al 31 dicembre 2022 sono descritte al paragrafo 14.

Di seguito si riporta il dettaglio delle variazioni delle attività e passività finanziarie correnti e non correnti, con separata evidenza dei flussi di cassa rilevati nell’esercizio 2022 e delle altre variazioni.

(in migliaia di euro)	Finanziamenti	Prestiti obbligazionari	Debito per oneri su finan.ti e prestiti obbligaz.ri	Debiti per leasing	Crediti finanziari verso SEA Energia	Totale
Saldo al 31 dicembre 2021	495.248	298.708	3.338	12.257	20.542	830.093
Erogazione di finanziamenti Term Loan						0
Rimborso prestito obbligazionario						0
Variazione del cash pooling					(20.542)	(20.542)
Flussi di cassa	(264.045)		(3.338)	(2.199)		(269.582)
Altre variazioni						
- Costo Ammortizzato	422	318				740
- Variazione del fair value						0
- Ratei su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari			4.022			4.022
- Variazione debito per leasing finanziario IFRS 16				3.781		3.781
Saldo al 31 dicembre 2022	231.625	299.026	4.022	13.839	0	548.512

8.18 Altri debiti non correnti

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

Altri debiti non correnti		
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Debiti verso azionisti per dividendi straordinari non correnti		84.736
Debiti verso dipendenti	5.099	
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.491	
Totale	6.590	84.736

Gli “Altri debiti non correnti” iscritti al 31 dicembre 2021 rappresentavano la quota dei debiti verso azionisti per dividendi relativi alla seconda tranche della delibera di distribuzione straordinaria approvata dall’Assemblea degli Azionisti del 30 settembre 2019. Tali debiti, pari a 84.736 migliaia di euro, sono stati riclassificati tra gli “Altri debiti correnti”.

Il saldo al 31 dicembre 2022 è, quindi, interamente imputabile alla quota non corrente dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell’avvio, in data 28 settembre 2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l’esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a questa procedura è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali.

8.19 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali:

Debiti commerciali		
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Debiti verso fornitori	179.760	131.224
Acconti	2.157	2.203
Debiti verso imprese collegate	8.641	11.613
Totale debiti commerciali	190.558	145.040

I debiti commerciali si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all’attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti del Gruppo.

I debiti per acconti al 31 dicembre 2022 ammontano a 2.157 migliaia di euro (2.203 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2022 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 342 migliaia di euro (2.097 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

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

8.20 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 11.467 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (8.609 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), sono costituiti da:

Debiti per imposte dell'esercizio (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Debiti IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo	3.755	4.153
Debiti per imposte dirette	6.434	617
Debiti IVA	1.274	3.514
Altri debiti di natura fiscale	4	325
Totale debiti per imposte dell'esercizio	11.467	8.609

8.21 Altri debiti

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

Altri debiti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Debito verso azionisti per dividendi a breve termine	84.832	94
Servizi antincendio aeroportuali	91.591	84.521
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	41.703	42.250
Altri debiti diversi	18.851	12.929
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	17.474	11.296
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	18.684	9.679
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	12.394	12.003
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.701	2.791
Depositi cauzionali di terzi	2.176	1.331
Debiti verso altri per trattenute c/dip	164	217
Debiti verso CdA e Collegio Sindacale	73	64
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	84	59
Totale Altri debiti	290.727	177.234

Il saldo della voce "Altri debiti" evidenzia un incremento di 113.493 migliaia di euro, passando da 177.234 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 a 290.727 migliaia di euro al 31 dicembre 2022.

La principale variazione rispetto al precedente esercizio è imputabile alla riclassificazione, per 84.736 migliaia di euro, da "Altri debiti non correnti" dei debiti per dividendi straordinari deliberati nel corso del 2019.

Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, in data 20 luglio 2018 è avvenuta la pubblicazione in G.U. della pronuncia della Corte Costituzionale del 3 luglio 2018 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)". La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l'esclusiva giurisdizione tributaria sono state confermate dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019. Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR Roma avanzato dalla Società, si è pronunciato a favore della giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza del dicembre 2019. La Società SEA ha notificato l'atto di riassunzione del giudizio davanti al Giudice Tributario volto a far valere l'efficacia delle pronunce di cui sopra nei propri confronti. In data 24 maggio 2022 è stata depositata la sentenza n. 6230/2022 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, con la quale sono state accolte integralmente le difese di SEA ed è stato annullato il provvedimento dell'ENAC. Con atto depositato in data 30 agosto 2022, le Amministrazioni hanno proposto appello avverso a tale sentenza.

Parallelamente è pendente un giudizio innanzi alla Corte d'appello di Roma avente ad oggetto l'accertamento della debenza del contributo, la cui causa per precisazione conclusioni è stata rinviata al 19 maggio 2023. Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La voce "Debiti per addizionali su diritti di imbarco" rappresenta le addizionali istituite dalle Leggi n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006, n. 166/2008, n. 92/2012 e n. 357/2015.

La voce "Altri debiti diversi", pari a 18.851 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (12.929 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

L'incremento dei debiti verso dipendenti per competenze maturate è riconducibile principalmente alla quota corrente dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, in data 28 settembre 2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia).

9. Conto economico

9.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 2021. Tali dati, come illustrato nella Nota 7 “Informativa per settori operativi” riflettono la vista gestionale e manageriale dei business in cui il Gruppo opera. Tali dati pertanto differiscono rispetto a quelli presentati a livello di singola *legal entity*.

I ricavi di gestione 2022 includono contributi pubblici ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro finalizzati alla parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia, di cui 142.608 migliaia di euro attribuibili al settore Commercial Aviation e 1.493 migliaia di euro attribuibili al settore General Aviation. Tale attribuzione è stata costruita sulla base dei dati presenti nel documento di richiesta di contribuzione redatto dal Gruppo SEA e asseverato da un terzo indipendente.

Ricavi di gestione (in migliaia di euro)	2022	2022 al netto dei Contributi pubblici ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia	2021
Ricavi di Gestione Commercial Aviation	718.032	575.424	312.500
Ricavi di Gestione General Aviation	16.808	15.315	12.732
Totale Ricavi di gestione	734.840	590.739	325.232

I ricavi di seguito commentati sono esposti al netto dei contributi pubblici ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia.

Ricavi di Gestione Commercial Aviation

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

Ricavi di gestione Aviation (in migliaia di euro)	2022	2021
Diritti e infrastrutture centralizzate	298.563	171.140
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	34.913	16.838
Utilizzo spazi in regime regolamentato	9.966	7.872
Totale Ricavi di gestione Aviation	343.442	195.850

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

L'andamento dei ricavi di gestione *Aviation* dell'esercizio 2022 registra un incremento di 147.592 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è strettamente legata all'andamento dei volumi di traffico, in ripresa a partire dalla seconda metà dell'esercizio grazie all'allentarsi delle limitazioni agli spostamenti domestici ed intra europei. Le performance economiche del 2021 risentono degli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 che ha impattato sull'andamento dei volumi del traffico passeggeri, per i cui dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

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

Ricavi di gestione Non Aviation (in migliaia di euro)	2022	2021
Retail	94.358	37.333
Parcheggi	65.789	33.699
Cargo	18.192	17.824
Pubblicità	6.997	4.403
Servizi premium	19.863	6.505
Real estate	5.601	1.204
Servizi e altri ricavi	21.182	15.682
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	231.982	116.650

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per segmento.

Ricavi Retail (in migliaia di euro)	2022	2021
Shops	45.719	16.219
Food & Beverage	23.251	9.460
Car Rental	18.743	8.995
Servizi bancari	6.645	2.659
Totale Retail	94.358	37.333

Ricavi di Gestione General Aviation

Il *business* General Aviation include, come anticipato, sia le attività di Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate e da agosto 2019 anche presso l'aeroporto di Malpensa. I ricavi del *business* General Aviation, al netto dei contributi pubblici ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia, sono pari a 15.315 migliaia di euro e registrano un incremento del 20% rispetto all'esercizio precedente per il cui commento si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 23.749 migliaia di euro nel 2021 a 32.676 migliaia di euro nel 2022.

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell'IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 6%, rappresentativo della migliore stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Capogruppo che di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività.

L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di miglioria dell'infrastruttura. Per maggiori dettagli sui principali investimenti dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nella Nota 8.1.

9.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro:

Costi del lavoro		
(in migliaia di euro)	2022	2021
Salari, stipendi e oneri sociali	154.282	127.780
Trattamento fine rapporto	7.724	7.639
Altri costi del lavoro	30.521	3.223
Totale	192.527	138.642

Nell'esercizio 2022 il costo del lavoro del Gruppo è aumentato di 53.885 migliaia di euro (+38,9%) rispetto all'esercizio 2021, passando da 138.642 migliaia di Euro a 192.527 migliaia di euro.

L'incremento è in gran parte riconducibile alla minore fruizione di giornate a rotazione di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria a fronte della ripresa del traffico passeggeri e allo stanziamento dei costi straordinari derivanti dalla sottoscrizione di accordi di incentivazione all'esodo nell'ambito del piano industriale di dimensionamento organici 2022-2025.

Il numero medio di dipendenti Full Time Equivalent passa da 2.657 nel 2021 a 2.627 nel 2022 (-1,1%).

La tabella di seguito evidenzia il numero dei dipendenti medi FTE per categoria dei periodi gennaio-dicembre 2022 e gennaio-dicembre 2021:

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)	Gennaio-Dicembre 2022		Gennaio-Dicembre 2021	
		%		%
Dirigenti	45	1,7%	47	1,8%
Quadri	272	10,4%	279	10,6%
Impiegati	1.591	60,6%	1.662	63,3%
Operai	593	22,6%	630	24,0%
Totale dipendenti subordinati	2.501	95,2%	2.618	99,7%
Dipendenti somministrati	126	4,8%	39	1,5%
Totale dipendenti	2.627	100,0%	2.657	100,0%

9.4 Materiali di consumo

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

Costi per Materiali di consumo		
(in migliaia di euro)	2022	2021
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	10.325	7.095
Variazione delle rimanenze	180	277
Totale	10.505	7.372

I costi per materiali di consumo passano da 7.372 migliaia di euro nel 2021 a 10.505 migliaia di euro nel 2022 evidenziando un incremento di 3.133 migliaia di euro rispetto al 2021, per effetto principalmente dei maggiori costi di liquido sghiacciante e acquisti per scorta.

9.5 Altri costi operativi

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

Altri costi operativi (in migliaia di euro)	2022	2021
Utenze	79.766	28.595
Costi di manutenzione ordinaria	27.338	25.342
Canoni pubblici	34.470	22.257
Servizi di scalo forniti da società di handling	17.688	15.146
Pulizia	14.773	13.263
Oneri tributari	8.230	7.389
Gestione parcheggi	16.490	9.949
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	9.050	7.891
Altri costi	13.065	6.677
Spese di vigilanza	4.552	1.568
Servizi professionali	6.548	4.082
Costi commerciali	3.985	1.977
Assicurazioni	1.652	1.578
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	1.162	1.222
Prestazione per assistenza disabili	1.980	1.865
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	954	896
Minusvalenze su beni patrimoniali	1.700	8
Totale altri costi operativi	243.403	149.705

Gli “Altri costi operativi”, pari a 243.403 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, registrano un incremento di 93.698 migliaia di euro rispetto all’esercizio precedente. I maggiori costi rispecchiano i maggiori volumi di traffico e di servizi ai passeggeri.

Le “Utenze”, pari a 79.766 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, registrano un incremento di 51.171 migliaia di euro rispetto al 2021. I maggiori costi rispecchiano l’incremento dei prezzi delle commodity. Tale voce, inoltre, beneficia del contributo, pari a 6.099 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo alle imprese non energivore, a partire dal secondo trimestre 2022, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l’acquisto di energia elettrica, sotto forma di un credito di imposta sulle spese energetiche sostenute nel corso dell’anno 2022; il Gruppo ha iscritto tale contributo a diretta riduzione del costo al quale il contributo è associato.

L’incremento dei costi per canoni verso Enti Pubblici per 12.213 migliaia di euro è dovuto ai maggiori oneri per canone concessorio che SEA è tenuta a versare per l’esercizio 2022 all’ENAC. Tale andamento è strettamente correlato alla variazione dei dati di traffico. La voce “Canoni pubblici” comprende: i) canone concessorio verso lo Stato per 26.306 migliaia di euro (14.402 migliaia di euro al 31 dicembre 2021); ii) costi per il servizio antincendio degli aeroporti per 7.071 migliaia di euro (7.242 migliaia di euro al 31 dicembre 2021); iii) canone concessorio verso l’Erario per servizi di sicurezza per 985 migliaia di euro (475 migliaia di euro al 31 dicembre 2021); iv) canoni e concessioni ad enti diversi per 108 migliaia di euro (138 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

La voce “Altri costi”, infine, include costi per commissioni e servizi di intermediazione, i costi industriali e amministrativi diversi, i costi per il servizio di collegamento a terra e mostra un incremento rispetto al 2021 principalmente per l’incremento di costi per oneri accessori per l’energia elettrica e oneri connessi ai servizi di ristorazione delle Sale Vip.

9.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 21.521 migliaia di euro nel 2021 a 30.832 migliaia di euro nel 2022. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento, per la quale si rimanda alle Note 8.1 e 8.2.

Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. Il margine per lavori su beni in concessione è incluso nel *business Commercial Aviation*.

9.7 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa a "Accantonamenti e svalutazioni" è dettagliabile come segue:

Accantonamenti e svalutazioni	2022	2021
(in migliaia di euro)		
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	(5.688)	15.603
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	943	8.877
Svalutazioni immobilizzazioni materiali/immateriali		
Totale accantonamenti e svalutazioni / (scioglimenti)	(4.745)	24.480

Nel 2022 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano un saldo positivo per il conto economico pari a 4.745 migliaia di euro (saldo negativo 2021 pari a 24.480 migliaia di euro).

I rilasci netti al fondo svalutazione crediti ammontano a 5.688 migliaia di euro e sono stati effettuati coerentemente a quanto disposto dall'IFRS 9.

Gli accantonamenti netti ai fondi oneri futuri, pari a un valore di 943 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (8.877 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) si riferiscono principalmente all'adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai fondi rischi in materia di lavoro. Per il dettaglio si veda la movimentazione alla Nota 8.15.

9.8 Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione

La voce relativa agli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione è dettagliabile come segue:

Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	2022	2021
(in migliaia di euro)		
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	30.671	20.499

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio per complessivi 30.671 migliaia di euro, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

Nel 2022 si è registrato un utilizzo del fondo pari a 21.804 migliaia di euro.

9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti (in migliaia di euro)	2022	2021
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	48.408	49.775
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	13.874	15.498
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	2.541	2.283
Totale ammortamenti	64.823	67.556

L'andamento degli ammortamenti nei periodi considerati riflette, da un lato, il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dal Gruppo, non superiore comunque alla durata della concessione e dall'altro l'ammortamento dei nuovi cespiti entrati in esercizio nell'anno.

Nell'esercizio 2022 gli ammortamenti si riducono di 2.733 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2021, passando da 67.556 migliaia di euro a 64.823 migliaia di euro.

9.10 Proventi (oneri) da partecipazioni

La tabella di seguito dettaglia i proventi ed oneri da partecipazioni:

Proventi (oneri) da partecipazioni (in migliaia di euro)	2022	2021
SACBO SpA	8.050	(2.203)
Dufrital SpA	3.818	(1.432)
Disma SpA	355	97
Malpensa Logistica Europa SpA	1.933	2.715
Areas Food Services Srl (già SEA Services Srl)	914	494
Airport Handling SpA	2.393	(53)
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	17.463	(382)

I proventi netti da partecipazioni mostrano un saldo di 17.463 migliaia di euro e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio Netto e gli altri proventi e oneri. La voce esprime gli effetti economici derivanti dalla valutazione a Patrimonio Netto delle società collegate positivo per 17.463 migliaia di euro. I risultati civilistici delle società collegate sono stati rettificati per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili internazionali di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28.

Nel confronto con l'esercizio precedente si è registrato un miglioramento dell'effetto a conto economico per il Gruppo SEA, in quanto tutte le società nonostante gli effetti ancora presenti causati dalla pandemia da Covid-19, hanno evidenziato un risultato migliore di quello registrato lo stesso periodo del precedente esercizio. Il risultato positivo delle collegate SACBO e Airport Handling è in parte legato al riconoscimento dei fondi previsti sia dalla "Legge di bilancio 2021" sia dalla Regione Lombardia.

9.11 Proventi e oneri finanziari

La voce dei "Proventi e oneri finanziari" risulta dettagliabile come segue:

Proventi (oneri) finanziari		
(in migliaia di euro)	2022	2021
Utili su cambi	8	1
Interessi attivi c/c bancari	135	912
Interessi attivi diversi	654	720
Totale proventi finanziari	797	1.633
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(13.858)	(16.380)
Commissioni su finanziamenti	(2.684)	(2.716)
Perdite su cambi	(15)	(3)
Oneri finanziari su TFR	(631)	(81)
Oneri finanziari su Leasing	(269)	(239)
Oneri finanziari su Derivati		(1.199)
Altri	(731)	(810)
Totale oneri finanziari	(18.188)	(21.428)
Totale proventi (oneri) finanziari	(17.391)	(19.795)

Gli oneri finanziari netti, al 31 dicembre 2022, ammontano a 17.391 migliaia di euro, in riduzione di 2.404 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente.

Tale dinamica è stata determinata dalle seguenti principali componenti:

- minori interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine per 2.522 migliaia di euro, su cui incide (i) l'impatto nel 2021 del *negative carry* del *Bond 3.125*, scaduto ad aprile 2021 ma rifinanziato anticipatamente nel 2020, (ii) il minor ammontare dei Term Loans bancari, rimborsati tra il secondo semestre 2021 e il 2022, che ha consentito di controbilanciare l'impatto derivante dalla dinamica crescente dei tassi di interesse;
- minor oneri finanziari su derivati, estinti a scadenza a settembre 2021;
- minori proventi finanziari, che (i) nel 2021 beneficiavano dell'impiego della liquidità disponibile su alcuni conti correnti di tesoreria che ne assicuravano una migliore redditività, e (ii) nel 2022 recepiscono la dinamica crescente dei tassi di interesse registrata solo dalla seconda parte dell'anno.

9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

Imposte		
(in migliaia di euro)	2022	2021
Imposte correnti	8.197	1.350
Imposte differite/(anticipate)	4.952	(25.105)
Totale	13.149	(23.755)

L'aliquota IRES per tutte le società del Gruppo è pari al 24%. L'aliquota IRAP per la Capogruppo SEA SpA è pari a 4,2%, mentre per le altre società consolidate integralmente dal Gruppo è pari a 3,9%.

La riconciliazione tra l'aliquota fiscale teorica e effettiva è esposta nella tabella seguente.

(in migliaia di euro)	2022	%	2021	%
Utile/Perdita prima delle imposte attività in funzionamento	199.572		(100.971)	
Imposte sul reddito teoriche	47.897	24,0%	(24.233)	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	(38.443)	-19,3%	1.282	-1,2%
IRAP	2.656	1,3%	(654)	0,8%
Altro	1.039	0,5%	(149)	0,1%
Totale	13.149	6,6%	(23.755)	23,5%

Nell'esercizio 2022 le imposte ammontano a 13.149 migliaia di euro. Il Tax Rate del bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 è nettamente inferiore a quello 2021, riflettendo direttamente l'effetto dell'integrale detassazione del "Contributo Ristori", riconosciuto al Gestore Aeroportuale dalla L. 178/2020 al fine di mitigare gli effetti economici negativi imputabili alla pandemia da Covid-19.

Le imposte del 2021 impattavano positivamente sul conto economico, essendo costituite sostanzialmente dallo stanziamento delle imposte anticipate sulla perdita fiscale IRES di periodo. Si rimanda alla nota 8.7 per ulteriori dettagli.

9.13 Risultato netto da attività cessate

Il risultato netto delle attività cessate mostra un risultato negativo pari a 3.960 migliaia di euro. Si rinvia per gli approfondimenti al paragrafo 6.1.

9.14 Risultato per azione

Il risultato base per azione è calcolato dividendo il risultato netto dell'esercizio attribuibile al Gruppo per la media ponderata del numero delle azioni ordinarie in circolazione nel periodo. In relazione al risultato netto diluito per azione, non essendo stati emessi strumenti partecipativi del capitale sociale della capogruppo, la media ponderata delle azioni in circolazione è la medesima utilizzata per la determinazione del risultato base per azione.

Pertanto, il risultato base per azione al 31 dicembre 2022 risulta pari a 0,73 euro (risultato netto dell'esercizio 182.460 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 31 dicembre 2021 era pari a -0,30 euro per azione (risultato netto dell'esercizio -75.119 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

10. Transazioni con Parti correlate

Per quanto concerne le operazioni effettuate con Parti correlate, si precisa che le stesse non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali, rientrando nel normale corso di attività delle società del Gruppo.

Dette operazioni sono regolate a condizioni di mercato, tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati.

Nelle seguenti tabelle sono riportati i saldi patrimoniali con le parti correlate al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, nonché i saldi economici con riferimento all'esercizio 2022 e 2021, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio.

Rapporti del Gruppo con Parti correlate	31 dicembre 2022					
	Crediti commerciali	Altri crediti correnti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi netti (esclusi costi per lavori su beni in concessione)	Proventi finanziari
<i>(in migliaia di euro)</i>						
<i>Imprese controllate</i>						
SEA Energia (saldi economici al 29/09/2022)	n.d.		n.d.	1.755	65.000	607
<i>Imprese collegate</i>						
SACBO (*)	737		513	1.261	11.713	
Dufrital	6.421		116	29.333	2	
Malpensa Logistica Europa	1.087		1.247	4.619	(20)	
Areas Food Services (già SEA Services)	871		1.633	4.346	4.004	
Disma	130		115	222	(7)	
Airport Handling	3.780	442	5.017	11.539	17.489	
Totale imprese collegate	13.026	442	8.641	51.320	33.181	
Totale parti correlate	13.026	442	8.641	53.075	98.181	607
Totale voce di bilancio	122.628	6.853	190.558	734.840	446.435	797
% sul totale voce di bilancio	10,62%	6,45%	4,53%	7,22%	21,99%	76,16%

Rapporti del Gruppo con Parti correlate	31 dicembre 2021					
	Crediti commerciali	Crediti Finanziari correnti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi netti (esclusi costi per lavori su beni in concessione)	Proventi finanziari
<i>(in migliaia di euro)</i>						
<i>Imprese controllate</i>						
SEA Energia	1.805	20.542	10.264	502	26.402	673
<i>Imprese collegate</i>						
SACBO (*)	473		2.310	427	6.424	
Dufrital	3.391		460	9.521	1	
Malpensa Logistica Europa	1.264		1.106	4.723	(10)	
SEA Services	489		759	2.042	991	
Disma	119		103	226	(3)	
Airport Handling	4.647		6.875	9.138	15.906	
Totale imprese collegate	10.383		11.613	26.077	23.309	
Totale parti correlate	12.188	20.542	21.877	26.579	49.711	673
Totale voce di bilancio	95.928	20.542	145.040	325.232	295.719	1.633
% sul totale voce di bilancio	12,71%	100,00%	15,08%	8,17%	16,81%	41,21%

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata;

Di seguito sono riportati i flussi di cassa relativi ai rapporti del Gruppo con le parti correlate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate		al 31 dicembre 2022			
(in migliaia di euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(14.516)		(14.516)	308.315	-4,7%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	588		588	(20.522)	-2,9%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		20.542	20.542	(261.625)	-7,9%

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate		al 31 dicembre 2021			
(in migliaia di euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	8.474	4.431	12.905	9.535	135,3%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	-	1.336	1.336	(34.833)	-3,8%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	-	7.702	7.702	(428.707)	-1,8%

Le transazioni tra il Gruppo e le Parti correlate nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi la gestione dei parcheggi siti presso l'aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital e Areas Food Services);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (Areas Food Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling).

Quanto ai rapporti fra SEA e la controllata SEA Energia SpA, fino alla data del 29 settembre 2022, le operazioni attengono alla fornitura in favore degli Aeroporti di Milano, dell'energia elettrica e termica prodotta dalle Centrali di cogenerazione, site presso i predetti aeroporti, per il soddisfacimento delle richieste energetiche dei medesimi; nonché a un accordo per la prestazione, da parte della SEA in favore di SEA Energia, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e pianificazione e controllo). Finanziariamente, come già descritto nei paragrafi precedenti, i rapporti tra le due società erano regolati mediante cash pooling, tale posizione è stata rimborsata con il closing dell'operazione di cessione della partecipazione.

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

10.1 Altri rapporti con Parti correlate

Malpensa Logistica Europa SpA

Nel corso del 2022 Malpensa Logistica ha distribuito dividendi a SEA per 1.757 migliaia di euro.

Airport Handling SpA

Nel corso del 2022 Airport Handling ha distribuito dividendi a SEA per 442 migliaia di euro, non ancora incassati al 31 dicembre 2022.

11. Compensi degli Amministratori

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, il compenso per il Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 694 migliaia di euro (645 migliaia di euro per l'esercizio 2021).

12. Compensi del Collegio Sindacale

Nell'esercizio 2022 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 261 migliaia di euro (251 migliaia di euro nell'esercizio 2021).

13. Compensi della società di Revisione

I compensi riconosciuti dalla Società SEA SpA e dalle sue controllate alla società di revisione Deloitte & Touche SpA per l'esercizio 2022 sono stati pari a 217 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 55 migliaia di euro per altre attività (i compensi per l'esercizio 2021 sono stati pari a 204 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 55 migliaia di euro per altre attività). I compensi della Società di revisione sono esposti al netto dei contributi CONSOB.

14. Impegni e garanzie

14.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 44.766 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (50.783 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato.

Dettaglio Impegni per progetto	31 dicembre	31 dicembre
(in migliaia di euro)	2022	2021
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	31.338	30.567
Interventi relativi alla realizzazione di un nuovo hangar presso lo scalo di Linate Prime	4.243	8.535
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	4.755	6.078
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastruttura di volo e viabilità di Linate e Malpensa	1.966	1.671
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	1.169	2.544
Interventi manutenzione straordinaria per opere civili ed impiantistiche aviazione generale	1.295	1.389
Totale impegni per progetto	44.766	50.783

14.2 Garanzie

Al 31 dicembre 2022 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni, pari ciascuna a 36.422 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 25.000 migliaia di euro rilasciata alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 22.500 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussione di 2.268 migliaia di euro, a favore di European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) a garanzia del progetto RE-MXP (Resilience improvement of the Milan MXP airport against natural hazards by implementing infrastructure upgrades and a smart monitoring system in a multi risk framework), co-finanziato dall'Unione Europea;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 4 giugno 2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione di 2.200 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 4 giugno 2009 a seguito della consegna anticipata di "Area addestrativa E.I." di Lonate Pozzolo;
- 536 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

15. Stagionalità

Il *business* del Gruppo è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali.

I primi mesi del 2022 sono stati ancora contraddistinti da una nuova ondata pandemica legata alla nuova variante di Covid-19 che ha influenzato la regolare stagionalità del *business*.

16. Passività potenziali

Si rimanda a quanto esposto nelle Note esplicative in relazione a crediti (Nota 8.10) e rischi operativi (Nota 8.15).

17. Attività potenziali

Con riferimento alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano, confermata dalla Corte d'Appello di Milano con sentenza n. 331/2017 in materia di diritti aeroportuali, non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, tale attività potenziale non risulta riconosciuta nel conto economico, in applicazione dello IAS 37.

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2022".

18. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2022 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

19. 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 2022, il Gruppo ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- Nel corso del 2022, la Capogruppo SEA ha incassato i contributi pubblici (iscritti a conto economico tra i “Servizi e altri ricavi”, nella voce “Ricavi di Gestione”) ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro, finalizzati alla parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia Covid-19;
- A seguito degli interventi legislativi del 2022 (DL n. 21/2022 - Decreto Ucraina bis, DL n. 115/2022 - Decreto Aiuti bis, DL n. 144/2022 - Decreto Aiuti Ter e DL n. 176/2022 - Decreto Aiuti Quater), il Gruppo ha beneficiato di un contributo, sotto forma di un credito di imposta, di 6.099 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo alle imprese non energivore, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti nell'esercizio 2022, per l'acquisto di energia elettrica; tale contributo è stato rilevato nella voce “Altri costi operativi” a diretta riduzione del costo al quale il beneficio è associato. Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 8.11 e 9.5;
- In data 29 settembre 2022, la Capogruppo SEA ha finalizzato la vendita dell'intera partecipazione della società controllata SEA Energia SpA alla società A2A Calore & Servizi Srl. Per maggiori dettagli sull'operazione di cessione si rimanda alla Nota 6.1 e 9.10 e a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- A seguito della costituzione a dicembre 2021 della società Airport ICT Services Srl, nel mese di febbraio 2022, SEA ha conferito in tale società immobilizzazioni materiali per 6.039 migliaia di euro e passività, riconducibili principalmente al conferimento di personale, per 1.482 migliaia di euro.

20. Erogazioni pubbliche (articolo 1, commi 125-129 della Legge n. 124/2017)

Ai sensi della Legge n. 124/2017 e successive integrazioni, si comunica che il Gruppo ha ricevuto, nel corso dell'esercizio, le seguenti erogazioni pubbliche:

Beneficiario	Soggetto erogante	Causale	(in migliaia di euro)
SEA Spa	Stato	Contributo L. 30 dicembre 2020, n. 178, ai commi 714-720, a parziale mitigazione degli effetti economici derivanti dalla pandemia Covid-19	135.601
SEA Spa	Regione Lombardia	Contributo previsto dalla delibera della Giunta di Regione Lombardia a sostegno degli aeroporti lombardi di interesse nazionale appartenenti alle reti TEN-T	8.500
SEA Spa	Stato	Credito d'imposta a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti nel 2022 per l'acquisto della componente energetica (DL 21/22, DL 155/22, DL 144/22 e DL 176/22)	6.056
SEA Prime Spa	Stato	Credito d'imposta a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti nel 2022 per l'acquisto della componente energetica (DL 21/22, DL 155/22, DL 144/22 e DL 176/22)	44

Come richiesto dall'articolo 1 Legge n. 124/2017 comma 126 sono di seguito elencate le erogazioni effettuate di importo superiore a 10 migliaia di euro:

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
Associazione Noi SEA	SEA SpA	Contributo liberale per l'annualità 2022	240
Teatro alla Scala	SEA SpA	Quota annuale socio fondatore	100
Curia Arcivescovile di Milano	SEA SpA	Contributo per il servizio religioso cattolico offerto dalle Cappellanie presso gli Aeroporti di Linate e Malpensa	31
Banco Alimentare	SEA SpA	Donazione di beni alimentari a favore dell'Ucraina	13

21. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura del Bilancio al 31 dicembre 2022

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli

SEA SpA - Bilancio Separato

Prospetti contabili

Situazione Patrimoniale – Finanziaria

(in euro)	Note	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	6.1	913.693.269		918.529.927	
Immobilizzazioni materiali	6.2	128.900.168		143.401.471	
Diritto d'uso beni in leasing	6.3	13.996.808		12.977.140	
Investimenti immobiliari	6.4	3.399.336		3.400.835	
Partecipazioni in società controllate e collegate	6.5	49.170.249		50.470.566	
Altre partecipazioni	6.6	1.133		1.133	
Imposte differite attive	6.7	113.282.679		119.412.545	
Altri crediti non correnti	6.8	60.490.066		52.402.141	
Totale Attività non correnti		1.282.933.708	0	1.300.595.758	0
Rimanenze	6.9	1.557.928		1.738.310	
Crediti commerciali	6.10	126.152.774	18.794.060	97.998.321	16.513.240
Crediti finanziari correnti	6.11			20.542.388	20.542.388
Crediti per imposte	6.12	2.984.963		791.642	
Altri crediti correnti	6.13	6.455.127	441.898	4.935.905	
Cassa e disponibilità liquide	6.14	160.023.851		134.129.979	
Totale Attivo corrente		297.174.643	19.235.958	260.136.545	37.055.628
TOTALE ATTIVO		1.580.108.351	19.235.958	1.560.732.303	37.055.628
Capitale sociale	6.15	27.500.000		27.500.000	
Altre riserve	6.15	54.552.889		130.369.831	
Risultato dell'esercizio	6.15	194.918.805		(80.287.615)	
PATRIMONIO NETTO		276.971.694	0	77.582.216	0
Fondo rischi e oneri	6.16	227.012.676		210.721.271	
Fondi relativi al personale	6.17	29.539.826		43.525.713	
Altri debiti non correnti	6.21	6.589.610		84.736.246	
Passività finanziarie non correnti	6.18	519.508.653		584.221.572	
Totale Passività non correnti		782.650.765	0	923.204.802	0
Debiti commerciali	6.19	190.144.038	11.600.217	145.280.467	22.447.095
Debiti per imposte dell'esercizio	6.20	11.102.450		7.524.724	
Altri debiti correnti	6.21	279.795.361		170.315.023	
Passività finanziarie correnti	6.18	39.444.043	10.454.494	236.825.071	11.517.214
Totale Passivo corrente		520.485.892	22.054.711	559.945.285	33.964.309
TOTALE PASSIVO		1.303.136.657	22.054.711	1.483.150.087	33.964.309
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.580.108.351	22.054.711	1.560.732.303	33.964.309

Conto Economico

(in euro)	Note	2022		2021	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	7.1	728.558.985	65.932.119	319.260.549	36.372.264
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	32.675.743		23.748.828	
Totale ricavi		761.234.728	65.932.119	343.009.377	36.372.264
Costi del lavoro	7.3	(185.129.424)	788.872	(136.311.258)	666.521
Materiali di consumo	7.4	(10.435.178)	(89.728)	(7.352.783)	
Altri costi operativi	7.5	(254.296.854)	(117.506.004)	(152.566.067)	(54.401.148)
Costi per lavori su beni in concessione	7.6	(30.832.467)		(21.520.649)	
Totale costi operativi		(480.693.923)	(116.806.860)	(317.750.757)	(53.734.627)
Margine operativo lordo / EBITDA (*)		280.540.805	(50.874.741)	25.258.620	(17.362.363)
Accantonamenti e svalutazioni	7.7	4.772.911		(24.584.875)	
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	7.8	(30.581.926)		(20.467.137)	
Ammortamenti	7.9	(61.082.681)		(65.841.332)	
Risultato operativo		193.649.109	(50.874.741)	(85.634.724)	(17.362.363)
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	29.936.141	29.936.141		
Oneri finanziari	7.11	(18.201.388)	(16.085)	(21.427.007)	
Proventi finanziari	7.11	795.567	607.297	1.632.941	672.831
Risultato prima delle imposte		206.179.429	(20.347.388)	(105.428.790)	(16.689.532)
Imposte	7.12	(11.260.624)		25.141.175	
Risultato netto		194.918.805	(20.347.388)	(80.287.615)	(16.689.532)

(*) L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale dei ricavi e il totale dei costi operativi che non includono accantonamenti netti e svalutazioni, accantonamento fondo ripristino e sostituzione e ammortamenti.

Conto Economico Complessivo

(in euro)	2022	2021
Risultato netto	194.918.805	(80.287.615)
Altre componenti del risultato complessivo		
<i>- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>		
Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge		1.201.756
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge		(288.423)
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	0	913.333
<i>- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>		
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	5.882.464	(1.442.669)
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	(1.411.791)	346.239
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	4.470.673	(1.096.430)
Totale altre componenti del risultato complessivo	4.470.673	(183.097)
Totale risultato complessivo dell'esercizio	199.389.478	(80.470.712)

Rendiconto Finanziario

(in euro)	2022	2021
Risultato prima delle imposte	206.179.429	(105.428.790)
<i>Rettifiche:</i>		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	61.082.681	65.841.332
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	(5.208.980)	21.352.109
Oneri finanziari netti	17.405.821	19.794.066
Oneri (Proventi) da partecipazioni	(29.936.141)	
Altre variazioni non monetarie	13.582.453	(2.896.492)
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	263.105.263	(1.337.775)
Variazione rimanenze	34.902	369.890
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(25.311.890)	(63.884.130)
Variazione debiti commerciali e altri debiti	59.904.096	55.127.427
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	34.627.108	(8.386.813)
Imposte sul reddito pagate		
Cash flow derivante dall'attività operativa	297.732.371	(9.724.588)
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>		
-immateriale (*)	(39.743.595)	(26.317.486)
-materiali	(5.592.375)	(5.429.020)
-finanziarie	(1.168.677)	(25.000)
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>		
-materiali e immobiliari	569.891	1.338.800
Dividendi incassati	5.535.007	
Incasso cessione partecipazione detenuta in SEA Energia	31.260.761	
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(9.138.988)	(30.432.706)
Variazione indebitamento finanziario lordo		
- incremento netto indebitamento a breve e m / l termine	(264.045.003)	(400.580.186)
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	17.289.082	12.638.260
Dividendi distribuiti	(2.021)	(2.318)
Interessi e commissioni pagate	(15.941.569)	(27.161.962)
Interessi incassati		1.143.935
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(262.699.511)	(413.962.271)
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	25.893.872	(454.119.565)
Disponibilità liquide di inizio esercizio	134.129.979	588.249.544
Disponibilità liquide di fine esercizio	160.023.851	134.129.979

(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2022 è pari a 21.715 migliaia di euro a fronte di 16.589 migliaia di euro dell'esercizio 2021.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

(in euro)	Capitale	Riserva da prima conversione agli IFRS (escluso OCI)	Riserva Altre partecipazioni	Riserva di cash flow hedge	Riserva Utile / (Perdita) Attuariale	Riserva straordinaria	Perdite a nuovo L.178 del 30/12/2020	Riserva legale	Altre riserve	Totale riserve	Risultato dell'esercizio	Totale patrimonio netto
Saldo al 1 gennaio 2021	27.500.000	14.813.951	0	(913.333)	(3.418.042)	174.649.041		5.500.000	60.288.176	250.919.793	(120.366.865)	158.052.928
<i>Operazioni con gli azionisti</i>												
Destinazione del risultato di esercizio 2020							(120.366.865)			(120.366.865)	120.366.865	0
<i>Altri movimenti</i>												
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				913.333	(1.096.430)					(183.097)		(183.097)
Risultato dell'esercizio											(80.287.615)	(80.287.615)
Saldo al 31 dicembre 2021	27.500.000	14.813.951	0	0	(4.514.472)	174.649.041	(120.366.865)	5.500.000	60.288.176	130.369.831	(80.287.615)	77.582.216
<i>Operazioni con gli azionisti</i>												
Destinazione del risultato di esercizio 2021							(80.287.615)			(80.287.615)	80.287.615	0
<i>Altri movimenti</i>												
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					4.470.673					4.470.673		4.470.673
Risultato dell'esercizio											194.918.805	194.918.805
Saldo al 31 dicembre 2022	27.500.000	14.813.951	0	0	(43.799)	94.361.426	(120.366.865)	5.500.000	60.288.176	54.552.889	194.918.805	276.971.694

Note esplicative al Bilancio Separato

1. Informazioni Generali

Società per Azioni Esercizi Aeroportuali SEA (la “Società” o “SEA”), è una società per azioni, costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l’ordinamento giuridico della Repubblica Italiana.

La Società ha la propria sede sociale presso l’Aeroporto di Milano Linate in Segrate (Milano).

La Società gestisce l’Aeroporto di Milano Malpensa e l’Aeroporto di Milano Linate, in forza della Convenzione 2001, sottoscritta fra SEA ed ENAC nel 2001 ed avente durata quarantennale (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). Tale concessione è stata prorogata di ulteriori due anni con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77, pubblicata in G.U. n. 180 del 18 luglio 2020, S.O. n. 25.

Al 31 dicembre 2022 SEA non detiene azioni proprie e la suddivisione dell’azionariato è esposta nella tabella sottostante:

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

La Società, a seguito dell’emissione del prestito obbligazionario, denominato “SEA 3 1/2 2020-2025” e dell’ammissione a quotazione del relativo valore mobiliare sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, mantiene la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell’art.16, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n. 39/2010.

Nell’esercizio 2022 le performance economiche e i dati di traffico confermano la ripresa già iniziata nell’esercizio 2021. L’abolizione delle restrizioni che ha coinvolto quasi tutti i paesi, a seguito del ridimensionamento della diffusione dei contagi e delle potenziali conseguenze sanitarie, ha permesso un ritorno a un clima di fiducia per gli spostamenti, minimamente turbato dallo scoppio del conflitto russo-ucraino. La Società monitora costantemente le condizioni macroeconomiche e geopolitiche che potrebbero avere un impatto sui propri risultati. Per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione sulla gestione.

2. Sintesi dei principi contabili adottati

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio separato di SEA chiuso al 31 dicembre 2022.

Gli schemi di bilancio sono redatti in unità di euro, le tabelle incluse nelle Note esplicative sono redatte in migliaia di euro.

2.1 Base di preparazione

Il Regolamento Europeo (CE) n°1606/2002 del 19 luglio 2002, ha introdotto l'obbligo, a partire dall'esercizio 2005, di applicazione degli *International Financial Reporting Standards* ("IFRS"), emanati dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB"), e adottati dall'Unione Europea per la redazione dei bilanci consolidati delle società aventi titoli di capitale e/o debito quotati presso uno dei mercati regolamentati della Comunità europea. A seguito del suddetto Regolamento europeo, il 28 febbraio 2005 è stato emesso il Decreto Legislativo n. 38, con il quale è stata disciplinata, tra l'altro, l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci consolidati di società non quotate. SEA ha deciso di avvalersi di detta opzione per la predisposizione del proprio bilancio consolidato a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006. Il medesimo Decreto Legislativo (al quarto comma dell'art. 4) ha disciplinato inoltre l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci separati inclusi nei bilanci consolidati redatti in accordo con gli IFRS. SEA ha deciso di avvalersi anche di detta opzione a partire dal bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011. Per detto bilancio separato, è stata pertanto identificata quale data di transizione agli IFRS il 1° gennaio 2010.

Con "IFRS" si intendono anche gli *International Accounting Standards* ("IAS") tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'*IFRS Interpretation Committee*, precedentemente denominato *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC") e ancor prima *Standing Interpretations Committee* ("SIC").

Il presente bilancio è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/2005.

In particolare, si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente agli esercizi presentati nel documento. Il bilancio è stato pertanto predisposto sulla base delle migliori conoscenze degli IFRS e tenuto conto della migliore dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento, come meglio di seguito specificato.

Il Bilancio separato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, viste le performance economiche e l'andamento del traffico registrati nel 2022 e le positive valutazioni prospettiche per gli anni futuri, non sussistono incertezze significative circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi successivi all'approvazione del presente bilancio. Con riferimento a tale aspetto, si rimanda alle considerazioni svolte nella Relazione sulla Gestione.

L. 30 dicembre 2020, n. 178

Si evidenzia, inoltre, che la L. 30 dicembre 2020, n. 178: "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" ai commi 714-720, al fine di mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale derivanti dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha istituito un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, destinato alla compensazione, nel limite di 450 milioni di euro, dei danni subiti dai gestori aeroportuali in possesso del prescritto Certificato rilasciato da ENAC.

Con il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, comma 2, il fondo è stato incrementato di 300 milioni di euro, di cui 285 milioni sono destinati ai gestori aeroportuali, portando a 735 milioni di euro la quota del fondo destinata a compensare i danni subiti dalle società di gestione.

La Commissione Europea in data 26 luglio 2021 ha diramato un comunicato stampa con cui rende noto di aver approvato, ai sensi dell'art. 107 2b del TFUE, il regime di aiuti di cui sopra.

In data 28 dicembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale, entrando contestualmente in vigore, il Decreto Attuativo che definisce le modalità attuative e i criteri di determinazione e di erogazione del contributo nel rispetto dei limiti e delle indicazioni di cui alla decisione della Commissione Europea.

SEA ha identificato il contributo della L. 30 dicembre 2020, n. 178 come rientrante nella fattispecie prevista dal principio contabile di riferimento IAS 20 al paragrafo 3: "I contributi pubblici sono quelli che si manifestano sotto forma di trasferimenti di risorse a un'entità a condizione che questa abbia rispettato, o si impegni a rispettare, certe condizioni relative alle sue attività operative". Pertanto, ha adottato le linee guida dettate da questo principio per determinare l'iscrivibilità di tale contributo. In particolare, il paragrafo 8 dello IAS 20 prevede che «un contributo pubblico non può essere rilevato finché non esiste una ragionevole certezza che l'entità rispetterà le condizioni previste, e che il contributo sarà ricevuto. La riscossione di un contributo non fornisce, di per sé, la prova definitiva che le condizioni connesse al contributo siano state, o saranno, rispettate».

La Società, in accordo con il principio contabile sopra richiamato che prevede l'iscrivibilità di un contributo pubblico nel prospetto dell'utile (perdita) dell'esercizio in cui diventa esigibile e associando all'idea di esigibilità il perfezionamento del percorso¹ definito dagli articoli 4 e 5 del Decreto Attuativo, non considerando lo stesso una pura formalità ma, dando valenza sostanziale a tutti gli adempimenti sopra citati, ha ritenuto di non registrare nel conto economico 2021 tale contributo, ed ha rimandato l'iscrizione all'esercizio in cui il contributo stesso è divenuto esigibile, ovvero quando l'iter procedurale descritto dal Decreto Attuativo si è concluso, ovvero al primo semestre 2022.

Il Decreto Attuativo fornisce la descrizione della modalità da seguire per far sì che tale esigibilità si concretizzi, ma non costituisce di per sé il diritto per l'Entità di esigere il contributo.

A supporto di tale tesi sussiste anche il fatto che ENAC, nella sua istruttoria, possa ricalcolare l'importo da assegnare a ciascun richiedente. Per questo motivo, l'importo definito prima della conclusione dell'iter procedurale descritto nel Decreto Attuativo è da considerarsi stimato, e come tale non certo, per quanto supportato da conteggi asseverati da un terzo esterno. Tali stime sono legate anche alla costruzione dello scenario «controfattuale», utilizzato nell'analisi, che recepisce alcune rettifiche specifiche della situazione di SEA SpA al fine di approssimare ciò che sarebbe accaduto in assenza di pandemia durante il periodo oggetto di analisi e quindi per definizione ipotetico.

Pertanto, la Società ha valutato che il requisito di esigibilità, e conseguentemente di iscrिवibilità del contributo, è stato raggiunto solo nell'esercizio 2022.

DL 21/22, DL 155/22, DL 144/22 e DL 176/22

Con i decreti sopra citati si è definito un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto della

¹ 1) Presentazione della domanda entro 30 gg dalla pubblicazione del Decreto Attuativo;

2) Istruttoria delle domande presentate curata da ENAC che comunica alla Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari;

3) Adozione da parte della competente Direzione generale i provvedimenti di accoglimento o rigetto per le domande presentate;

4) Comunicazione di tali provvedimenti ai soggetti richiedenti;

5) Presentazione da parte dei richiedenti dichiarazione formale di accettazione del provvedimento stesso.

componente energia. Il contributo è pari al 15% della spesa sostenuta per l'acquisto della componente energetica del II e del III trimestre e al 30% della spesa sostenuta nel IV trimestre.

I contributi come sopra definiti sono riservati alle imprese dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 16,5 kWh, condizione ridotta a 4,5 kWh per il quarto trimestre, e che abbiano sostenuto spese nel II, III e IV trimestre per l'acquisto della componente energetica, comprovate mediante le relative fatture d'acquisto, con un incremento del costo per kWh superiore al 30% del corrispondente prezzo medio riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019.

Avendo SEA verificato di rispondere ai requisiti imposti dai decreti per poter accedere al beneficio e avendo effettuato i conteggi sulla base delle fatture d'acquisto ricevute, comprovanti l'incremento del costo della componente energetica come richiesto dai Decreti, si è provveduto a contabilizzare nel 2022 il beneficio derivante dal contributo. Essendo quest'ultimo finalizzato a favorire le imprese nell'acquisto dell'energia elettrica effettivamente utilizzata nel II, III e IV trimestre 2022 la contabilizzazione adottata è quella a diretta riduzione dei costi per acquisto di energia elettrica dell'esercizio 2022.

Modalità di presentazione degli schemi di bilancio

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la Situazione Patrimoniale-Finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione “corrente/non corrente”, per il Conto Economico lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il Rendiconto Finanziario il metodo di rappresentazione indiretto. Ove presenti sono stati inoltre evidenziati le posizioni o transazioni con Parti Correlate.

Gli schemi utilizzati, come sopra specificato, sono quelli che meglio rappresentano la situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società.

Si precisa che ai fini di una migliore esposizione di bilancio, lo schema di Conto Economico è stato presentato in due distinte tabelle denominate: a) Conto Economico e b) Conto Economico Complessivo.

Il presente bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione dell'IFRS 9.

La Società, a seguito dell'emissione su mercato regolamentato dei prestiti obbligazionari denominati “SEA 3 1/8 2014-2021” (rimborsato nel 2021) e “SEA 3 1/2 2020-2025”, ha adottato i principi contabili IFRS 8 “Settori operativi” e IAS 33 “Risultato per azione”, la cui informativa è esposta nel Bilancio Consolidato alla Nota 7 e 9.14.

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 2022

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2022, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
<i>Amendments to IFRS 3 Business Combinations, IAS 16 Property, Plant and</i>	28 giu '21	02 lug '21	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '22	01 gen '22

Equipment, IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets and Annual Improvements 2018-2020

L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni, ove applicabili, non ha avuto effetti rilevanti sulla situazione patrimoniale finanziaria o sul risultato della Società.

2.3 Principi contabili, modifiche e interpretazioni non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

Di seguito sono indicati i principi contabili internazionali, le interpretazioni e le modifiche a esistenti principi contabili e interpretazioni, ovvero specifiche previsioni contenute nei principi e nelle interpretazioni approvati dallo IASB che non sono ancora state omologate per l'adozione in Europa o che, seppur omologati per l'adozione in Europa, alla data di approvazione del presente documento non sono ancora applicabili e non sono stati adottati in via anticipata dalla Società:

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>IFRS 17 Insurance Contracts</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 8 Accounting policies, Changes in Accounting Estimates and Errors: Definition of Accounting Estimates</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2023
<i>Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: - Classification of Liabilities as Current or Non-current Date; - Classification of Liabilities as Current or Non-current - Deferral of Effective Date and; - Non-current Liabilities with Covenants</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2024
<i>Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2024

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 2022 e gli amministratori non si attendono effetti significativi.

2.4 Criteri di valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

Nel caso di acquisizione da terzi di aziende o rami di azienda, le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili, sono rilevate al loro valore corrente (*fair value*) alla data di acquisizione.

La differenza positiva tra il costo di acquisto e il valore corrente di tali attività e passività è iscritta come avviamento ed è classificata come attività immateriale a vita indefinita.

L'eventuale differenza negativa (*badwill*) è invece rilevata a conto economico al momento dell'acquisizione.

I costi connessi alle aggregazioni aziendali sono rilevati a conto economico.

L'avviamento è rilevato inizialmente al costo ed è ridotto successivamente solo per le riduzioni di valore cumulate.

Annualmente, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità che abbia subito una riduzione di valore, l'avviamento è sottoposto a verifiche per identificare eventuali riduzioni di valore, secondo quanto previsto dal principio IAS 36 (Riduzione di valore delle attività); il valore originario non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Non si effettuano rivalutazioni dell'avviamento, neanche in applicazioni di leggi specifiche.

Eventuali passività connesse alle aggregazioni aziendali per pagamenti sottoposti a condizione vengono rilevate alla data di acquisizione delle aziende e dei rami di azienda relativi alle aggregazioni aziendali.

In caso di cessione di una parte o dell'intera impresa precedentemente acquisita e dalla cui acquisizione era emerso un avviamento, nella determinazione della plusvalenza o delle minusvalenze da cessione si tiene conto del corrispondente valore residuo dell'avviamento.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Ad eccezione dei "Diritti sui beni in concessione" le immobilizzazioni immateriali sono rilevate al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore. Le tipologie di immobilizzazioni immateriali sono le seguenti:

(a) Diritti sui beni in concessione

I "Diritti sui beni in concessione" rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione (c.d. metodo dell'attività immateriale) in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e la costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. Il valore corrisponde al *fair value* dell'attività di progettazione e costruzione maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati, nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23, durante la fase di costruzione. Il *fair value* dei servizi di costruzione è determinato sulla base dei costi effettivamente sostenuti maggiorati di un 6% rappresentativo della remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività, così come previsto dall'IFRIC 12. Il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta conformemente all'IFRS 15. Se il *fair value* dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi di costruzione effettuati. La successiva contabilizzazione del corrispettivo ricevuto come attività finanziaria e come attività immateriale viene descritta nel dettaglio nei paragrafi 23-26 dell'IFRIC 12.

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con l'IFRS 15 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico "Ricavi per lavori su beni in concessione".

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

I beni in concessione vengono ammortizzati lungo la durata della concessione, con l'utilizzo di aliquote costanti determinate con riferimento alla scadenza della concessione, poiché si presuppone

che i benefici economici futuri del bene verranno utilizzati dal concessionario. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici.

Il fondo ammortamento e il fondo di ripristino e sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura degli oneri di ripristino e sostituzione dei componenti soggetti a usura dei beni in concessione.

Si rimanda a tal proposito al successivo paragrafo "Fondi rischi e oneri – Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione".

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

(b) Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre

Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti similari

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

Computer software

I costi per software sono ammortizzati a quote costanti in 3 anni, mentre i costi relativi alla manutenzione dei programmi software sono addebitati al conto economico nel momento in cui sono sostenuti.

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

Immobilizzazioni materiali

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

Beni immobili

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dalla Società nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbligo a carico di SEA di provvedere alla manutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all'esercizio dell'attività d'impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono di proprietà di SEA fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 2043. In bilancio, le immobilizzazioni sono esposte al netto dei contributi erogati dallo Stato.

Gli ammortamenti dei beni immobili di proprietà della Società sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare le immobilizzazioni fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti fino alla scadenza della concessione. Quando l'immobilizzazione oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "*component approach*".

Relativamente ai terreni è necessario distinguere tra i terreni di proprietà della Società, classificati tra le immobilizzazioni materiali e non soggetti ad ammortamento e le aree espropriate, funzionali

all'ampliamento del Terminal di Malpensa, classificate nei "Diritti sui beni in concessione" e ammortizzate lungo la durata della concessione.

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

Beni mobili

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

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

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria e/o ciclica sono direttamente addebitati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti all'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondano ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di una attività, applicando il criterio del "*component approach*", secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

Gli ammortamenti sono addebitati al conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Qualora quest'ultima ecceda la data di fine concessione, l'ammortamento viene determinato a quote costanti fino alla scadenza della concessione. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del "*component approach*".

Di seguito sono elencate le percentuali di ammortamento per i beni di proprietà, per i quali non sono stati identificati i componenti specifici:

Mezzi di carico e scarico	10,0%
Attrezzature di pista	31,5%
Attrezzatura varia e minuta	25,0%
Mobili e arredi	12,0%
Automezzi	20,0%
Autovetture	25,0%
Macchine elettromeccaniche ed elettroniche	20,0%

La vita utile degli immobili, impianti e macchinari e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario o almeno alla chiusura di ogni esercizio.

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

Diritto d'uso su beni in leasing

Tale voce comprende la rilevazione e valutazione dei contratti di leasing contabilizzati secondo quanto previsto dal principio contabile IFRS 16 che si sostanzia nella rilevazione di un'attività, rappresentativa del diritto d'uso del bene e di una passività finanziaria corrente e non corrente, rappresentativa dell'obbligazione ad effettuare.

Gli ammortamenti dell'attività sono addebitati al conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare il diritto lungo la durata del contratto di leasing.

Gli interessi passivi maturati sulla passività finanziaria sono rilevati mensilmente nella voce di conto economico "Oneri finanziari".

I contratti IFRS 16 stipulati da SEA sono essenzialmente riconducibili a contratti relativi ad attrezzature, macchine elettroniche e a contratti di noleggio per autovetture e automezzi di piazzale.

I contratti di leasing di breve durata oppure di importo inferiore a 5 migliaia di euro sono, invece, rilevati direttamente a conto economico nella voce "Altri costi operativi"; il costo è rappresentato dalle quote dei canoni di leasing previste nel contratto.

Investimenti immobiliari

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

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

Partecipazioni in società controllate e collegate

Le partecipazioni in imprese controllate e in imprese collegate sono valutate al costo di acquisto (comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione), eventualmente ridotto per perdite di valore in conformità a quanto previsto dallo IAS 36.

La differenza positiva, quando emergente all'atto dell'acquisto con parti terze, tra il costo di acquisizione e la quota di patrimonio netto a valori correnti della partecipata di competenza della Società è, pertanto, inclusa nel valore di carico della partecipazione.

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono sottoposte ogni anno o, se necessario più frequentemente, a verifica per rilevare eventuali perdite di valore. Qualora esistano evidenze che tali partecipazioni abbiano subito una perdita di valore, la stessa è rilevata nel conto economico come svalutazione. Nel caso l'eventuale quota di pertinenza della Società delle perdite della partecipata ecceda il valore contabile della partecipazione, e la Società abbia l'obbligo di risponderne, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata come fondo per rischi ed oneri nel passivo dello stato patrimoniale. Qualora, successivamente, la perdita di valore venga meno o si riduca, è rilevato a conto economico un ripristino di valore nei limiti del costo originario.

Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le immobilizzazioni immateriali e le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono analizzate al fine di identificare l'esistenza di eventuali indicatori di riduzione del loro valore. Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, addebitando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile

di un'attività è il maggiore tra il suo *fair value*, ridotto dei costi di vendita e il suo valore d'uso, laddove quest'ultimo è il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene. Nel determinare il *fair value* si considera il costo di acquisto di uno specifico bene che tiene conto di un coefficiente di deprezzamento (tale coefficiente tiene conto delle effettive condizioni del bene). Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati con un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Una riduzione di valore è riconosciuta a conto economico quando il valore di iscrizione dell'attività è superiore al valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività (o delle unità generatrici di flussi finanziari), a eccezione dell'avviamento, è ripristinato con imputazione a conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati gli ammortamenti.

Impairment test

In relazione all'esercizio 2021, nonostante il contesto di mercato e le performance economiche della Società fossero in miglioramento, in sede di redazione del bilancio annuale, erano stati rilevati alcuni indicatori (afferenti agli effetti della pandemia da Covid-19) che avrebbero potuto determinare delle perdite di valore sulle immobilizzazioni materiali, immateriali, sui diritti d'uso e sugli investimenti immobiliari. Era stato, pertanto, effettuato un test di impairment sui suddetti valori, che non aveva evidenziato perdite durevoli di valore delle attività iscritte a bilancio (per ulteriori dettagli si rimanda a quanto riportato nella relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2021).

Al 31 dicembre 2022, la Società ha nuovamente verificato la presenza di indicatori di impairment, con particolare riferimento all'andamento del traffico passeggeri, dei costi energetici e delle performance economiche, sia consuntivate nel 2022 sia prospettiche, e del tasso di attualizzazione.

Traffico passeggeri

- Il traffico passeggeri, che già nel 2021 aveva registrato un miglioramento rispetto al precedente esercizio, nel 2022 è risultato superiore rispetto alle previsioni alla base dell'impairment test al 31 dicembre 2021, nonostante il rallentamento dei primi mesi dell'anno.
- Le più aggiornate proiezioni elaborate dalla Società, incluse nel piano industriale 2023 – 2027 approvato dal Consiglio di Amministrazione il 10 febbraio 2023, confermano anche per i prossimi anni il trend di recupero del traffico registrato a partire dal secondo trimestre 2022, ipotesi confermata anche da recenti studi di settore e report specialistici.
- Lo scoppio del conflitto tra Russia e Ucraina e il conseguente azzeramento dei collegamenti con tali Paesi non hanno generato impatti rilevanti sul traffico del 2022, visto il peso residuale di questa regione geografica e anche in caso di permanenza del conflitto, si prevede una limitata influenza di questo evento sui prossimi esercizi.
- La cancellazione dei voli, fenomeno registrato soprattutto nei mesi estivi nei maggiori aeroporti europei, non ha impattato il traffico passeggeri di Linate e Malpensa in quanto è stato ampiamente compensato da un incremento del riempimento medio dei voli operati.

Costi energetici

- I costi energetici hanno registrato nel corso del primo semestre 2022 una significativa crescita, sia rispetto al precedente esercizio, sia rispetto alle previsioni alla base dell'impairment test al 31 dicembre 2021. Negli ultimi mesi del 2022, tuttavia, i prezzi delle commodities energetiche hanno registrato una riduzione rispetto alle previsioni e anche gli scenari energetici prospettici, inclusi nel piano industriale 2023 – 2027, risultano molto migliorativi, tanto da prevedere un ritorno, nel medio lungo termine, a valori in linea con le previsioni sottostanti l'analisi di impairment 2021.

Performance economiche

- Le performance economiche registrate nel 2022 sono risultate migliori rispetto a quanto previsto nell'analisi di impairment al 31 dicembre 2021, in quanto i maggiori volumi di traffico hanno generato un incremento dei ricavi superiore rispetto alla crescita dei costi energetici e le previsioni di medio periodo incluse nel piano industriale 2023 - 2027 sono in linea con quelle sottostanti l'analisi di impairment 2021.

Tasso di attualizzazione

- L'aumento dei tassi di interesse sui mercati finanziari internazionali registrato lungo tutto il corso del 2022 e ancora nei primi mesi del 2023 determinerebbe un incremento del tasso di attualizzazione dei flussi di cassa attesi, aumento che tuttavia rientra ampiamente nelle sensitivity analysis svolte per l'impairment test al 31 dicembre 2021.

Al 31 dicembre 2022, in considerazione della significativa differenza tra carrying amount e valore d'uso degli asset risultante dall'impairment test 2021, delle migliori performance di traffico registrate nel 2022 e delle previsioni migliorative per gli anni futuri, delle migliori performance economiche del 2022 e di previsioni in linea con le precedenti per gli anni successivi, non si ritiene sussistano indicatori di impairment tali da comportare la necessità di svolgere un nuovo impairment test.

Al 31 dicembre 2021, l'impairment test sulle partecipazioni in SACBO, Dufrital, Areas Food Services e Airport Handling, società collegate che per la tipologia di attività svolta risentono delle stesse dinamiche di mercato che influenzano SEA, non aveva evidenziato la necessità di procedere a svalutazioni. Al 31 dicembre 2022, il miglioramento delle condizioni di mercato sopra descritto ha portato le società collegate a registrare risultati in linea o migliorativi rispetto alle previsioni alla base dell'impairment al 31 dicembre 2021. L'analisi degli indicatori di impairment, svolta per le società collegate in modo analogo a quanto sopra riportato, non ha evidenziato la necessità di svolgere un nuovo test di impairment per verificare eventuali perdite di valore rispetto ai valori di carico.

Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate, secondo quanto previsto dall'IFRS 9, in una delle seguenti categorie in funzione del modello di business della Società per la gestione delle attività finanziarie e delle caratteristiche relative ai flussi finanziari contrattuali delle attività finanziarie.

Categoria	Modello di business	Caratteristiche dei flussi di cassa
<i>Costo ammortizzato</i>	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale
<i>Fair value through other comprehensive income (anche "FVOCI")</i>	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali, sia quelli derivanti dalla eventuale vendita delle attività stesse	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale
<i>Fair value through profit or loss (anche "FVTPL")</i>	Diverso da quello previsto per costo ammortizzato e per FVOCI	Diverse da quelle previste per il costo ammortizzato e FVOCI

Le attività finanziarie rappresentate da strumenti di equity di altre entità (i.e. partecipazioni in società diverse dalle controllate, collegate ed a controllo congiunto), non detenute con finalità di trading, possono essere classificate nella categoria FVOCI. Questa scelta, effettuata strumento per strumento, prevede che le variazioni di *fair value* siano rilevate nelle "Altre componenti del risultato complessivo" e non siano rigirate a conto economico né in sede di cessione né di impairment degli stessi.

Nonostante quanto sopra riportato, al momento della rilevazione iniziale è possibile designare irrevocabilmente l'attività finanziaria come valutata al fair value (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio se così facendo elimina o riduce significativamente un'incoerenza nella valutazione o nella rilevazione (talvolta definita come "asimmetria contabile") che altrimenti risulterebbe dalla valutazione su basi diverse.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura, secondo i criteri dell'IFRS 9 al paragrafo 6.4, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata.

Le relazioni di copertura sono di tre tipi:

1. *fair value hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro le variazioni del *fair value* dell'attività o passività rilevata che è attribuibile a un rischio che potrebbe influenzare il risultato d'esercizio. L'utile o la perdita sullo strumento di copertura sono rilevati nel conto economico (o nelle "Altre componenti del risultato complessivo", se lo strumento di copertura copre uno strumento rappresentativo di capitale per il quale la Società ha scelto di presentare le variazioni del *fair value* nelle "Altre componenti del risultato complessivo");
2. *cash flow hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro la variabilità dei flussi finanziari attribuibile a un particolare rischio associato con tutte le attività o passività rilevate o una loro componente o a un'operazione programmata altamente probabile e che potrebbe influire sul risultato d'esercizio. La copertura è contabilizzata come segue: a) la riserva di patrimonio netto per la copertura dei flussi finanziari è rettificata al minore tra l'utile o la perdita cumulati sullo strumento di copertura dall'inizio della copertura e la variazione cumulata del *fair value* dell'elemento coperto dall'inizio della copertura; b) la parte di utile o perdita sullo strumento di copertura che risulta essere una copertura efficace viene rilevata in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "Altre componenti del risultato complessivo"). Eventuali utili o perdite residui sullo strumento di copertura rappresentano la parte inefficace della copertura che sono rilevate nel conto economico nella voce "Proventi/oneri finanziari";
3. copertura di un investimento netto in una gestione estera (come definito nello IAS 21) è contabilizzata in modo simile alle coperture di flussi finanziari.

Quando dei contratti di opzione sono utilizzati per coprire delle operazioni programmate altamente probabili, la Società designa solo il valore intrinseco delle opzioni quale strumento di copertura. In base all'IFRS 9, le variazioni nel valore temporale di opzioni relative all'elemento coperto sono riconosciute negli altri elementi del conto economico complessivo e sono cumulate nella riserva di copertura nel patrimonio netto. L'IFRS 9 richiede che il trattamento contabile relativo al valore temporale non designato di un'opzione sia applicato in maniera retrospettiva. Si rimanda alla Nota 4.2 per un'informativa dettagliata in merito alle attività di gestione del rischio della Società.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti che non hanno una significativa componente di finanziamento (determinata in conformità all'IFRS 15) sono riconosciuti inizialmente al prezzo dell'operazione, rettificato per tener conto delle perdite attese lungo la durata del credito. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi, esclusi gli importi riscossi per conto terzi. Il corrispettivo promesso nel contratto con il cliente può includere importi fissi, importi variabili o entrambi.

La riduzione di valore per la rilevazione e la valutazione del fondo svalutazione crediti segue i criteri indicati nell'IFRS 9 al paragrafo 5.5. L'obiettivo è rilevare le perdite attese lungo tutta la vita del credito considerando tutte le informazioni ragionevoli e dimostrabili, comprese quelle indicative degli sviluppi attesi.

I crediti sono quindi esposti al netto degli accantonamenti al fondo svalutazione. Se negli esercizi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato a fronte oneri; diversamente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del prezzo dell'operazione. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 4.1.

Rimanenze

Le rimanenze sono iscritte al minore tra il costo medio ponderato di acquisto o di produzione e il valore netto di realizzo ovvero costo di sostituzione. Non sono inclusi nella valutazione delle rimanenze gli oneri finanziari.

Le rimanenze sono esposte al netto delle svalutazioni effettuate al fine di adeguare il valore delle giacenze di magazzino al presunto valore di realizzo o sostituzione.

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide comprendono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine prontamente liquidabili, con scadenza uguale o inferiore ai tre mesi. Eventuali scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti dello stato patrimoniale. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*.

Fondi rischi e oneri

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili precisamente l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima della spesa richiesta per estinguere l'obbligazione.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nella apposita sezione informativa su impegni e rischi e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione

Il trattamento contabile degli interventi che il concessionario effettua sui beni oggetto di concessione, a norma dell'IFRIC 12, è diverso a seconda della diversa natura degli interventi stessi: gli interventi di normale manutenzione del bene sono manutenzioni ordinarie e pertanto rilevate a conto economico; gli interventi di sostituzione e manutenzione programmata del bene a una data futura, considerato che l'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione di un bene fisico ma di un diritto, devono essere rilevati a norma dello IAS 37 - "Accantonamenti e passività potenziali" - che stabilisce l'addebito a conto economico di un accantonamento e, in contropartita, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il fondo ripristino e sostituzione dei beni in concessione accoglie, pertanto, la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e fino al termine della concessione, finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

Si precisa che il fondo di ripristino e sostituzione dei beni si riferisce unicamente alle immobilizzazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (ossia beni in concessione classificati nelle immobilizzazioni immateriali).

Fondi relativi al personale

Fondi pensione

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita (contributo al Servizio Sanitario nazionale e contributi all'INPS per i piani pensionistici) che piani a benefici definiti.

Un piano a contribuzione definita è un piano al quale SEA partecipa mediante versamenti fissi a soggetti terzi gestori di fondi e in relazione al quale non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attività per far fronte agli obblighi nei confronti dei dipendenti per il periodo in corso e i precedenti. Per i piani a contribuzione definita, SEA versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione, pertanto il relativo onere è imputato al conto economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del *fair value* delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

Gli utili e perdite attuariali, in conformità ai disposti dello IAS 19R, sono rilevati direttamente nel patrimonio netto in una specifica riserva denominata "Riserva utile/perdita attuariale".

Si segnala che, in seguito alle modifiche apportate alla regolamentazione del Fondo trattamento di fine rapporto dalla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi Decreti e Regolamenti emanati nel

corso del primo semestre del 2007, il Fondo di trattamento di fine rapporto dovuto ai dipendenti ai sensi dell'articolo 2120 del codice civile, ricade nella categoria dei piani a benefici definiti per la parte maturata prima dell'applicazione della nuova normativa e nella categoria dei piani a contribuzione definita per la parte maturata dopo l'applicazione della nuova norma.

Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

I benefici per cessazione del rapporto di lavoro sono corrisposti ai dipendenti quando il dipendente termina il suo rapporto di lavoro prima della normale data di pensionamento, o quando un dipendente accetta la rescissione volontaria del contratto. La Società contabilizza i benefici per cessazione del rapporto di lavoro quando è dimostrabile che la chiusura del rapporto di lavoro è in linea con un formale piano che definisce la cessazione del rapporto stesso, o quando l'erogazione del beneficio è il risultato di un processo di incentivazione all'uscita.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare, ad esclusione delle categorie indicate dall'IFRS 9 al paragrafo 4.2, sono inizialmente iscritte al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

Gli acquisti e le vendite di passività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta della relativa regolazione.

Le passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

In seguito all'applicazione dell'IFRS 16 a partire dal 1° gennaio 2019 lo stato patrimoniale include passività finanziarie (di seguito "*lease liability*") correnti e non correnti, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti dal contratto. Come consentito dal principio, la *lease liability* non è rilevata distintamente ma è inclusa tra le "Passività finanziarie correnti" e "Passività finanziarie non correnti".

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al costo ammortizzato.

Operazioni di reverse factoring-factoring indiretto

Al fine di garantire l'accesso facilitato al credito per i propri fornitori, la Società ha posto in essere accordi di *reverse factoring* o *factoring* indiretto (pro-solvendo). Sulla base delle strutture contrattuali in essere il fornitore ha la possibilità di cedere a propria discrezione, i crediti vantati verso la Società ad un istituto finanziatore ed incassarne l'ammontare prima della scadenza.

I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e la Società e pertanto non onerosi.

In tale contesto i rapporti, per i quali viene mantenuta la primaria obbligazione con il fornitore e l'eventuale dilazione, ove concessa, non comportando una modifica nei termini di pagamento, mantengono la loro natura e pertanto rimangono classificati tra le passività commerciali.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati affinché il trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi sia espresso in un importo (espresso al netto dell'imposta sul valore aggiunto e degli sconti) che rifletta il corrispettivo a cui si aspetta di avere diritto in cambio dei beni o servizi.

La contabilizzazione avviene quando (o man mano che) la Società adempie all'obbligazione di fare trasferendo al cliente il bene o servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per controllo dell'attività si intende la capacità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il controllo include la capacità di impedire ad altre entità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne benefici. I benefici dell'attività sono i flussi finanziari potenziali (flussi in entrata o risparmi sui flussi in uscita) che possono essere ottenuti direttamente o indirettamente.

Per ogni obbligazione di fare adempiuta nel corso del tempo, i ricavi sono rilevati nel corso del tempo, valutando i progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare.

I ricavi generati dalla Società si riferiscono alla vendita di beni e servizi nel corso del periodo, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 7.1; in accordo all'IFRS 15 paragrafo 114 la Società disaggrega i ricavi rilevati derivanti dai contratti con i clienti in categorie che illustrano in che modo i fattori economici incidano sulla natura, l'importo, la tempistica e il grado di incertezza dei ricavi e dei flussi finanziari.

I ricavi sono esposti al netto degli incentivi concessi ai vettori, e determinati in funzione del numero di passeggeri trasportati, e fatturati dai vettori stessi alla Società per il i) mantenimento del traffico presso gli scali ovvero ii) per lo sviluppo del traffico tramite il potenziamento di rotte esistenti o inserimento di nuove rotte.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nell'esercizio relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della percentuale di completamento e, sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di una percentuale del 6% rappresentativa della miglior stima, sia della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta da SEA, sia del *mark up* per l'attività svolta al pari di un *general constructor* (come previsto dall'IFRIC 12).

Contributi pubblici

I contributi pubblici sono rilevati in presenza di una delibera formale di attribuzione da parte del soggetto erogante per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti (IAS 20). I contributi pubblici, inclusi i contributi non monetari valutati al *fair value* (valore equo), non devono essere rilevati finché non esista una ragionevole certezza che: a) l'entità rispetterà le condizioni previste; e b) i contributi saranno ricevuti.

Un contributo pubblico che sia riscuotibile come compensazione per costi o perdite già sostenuti ovvero al fine di dare un supporto finanziario immediato all'entità senza correlati costi futuri deve essere rilevato nel prospetto dell'utile (perdita) dell'esercizio in cui diventa esigibile.

Contributi in conto capitale

I contributi pubblici in conto capitale che si riferiscono a immobili, impianti e macchinari sono registrati a riduzione del valore di acquisizione dei cespiti cui si riferiscono.

Contributi in conto esercizio

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico nella voce “Ricavi di gestione”.

Riconoscimento dei costi

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

Proventi finanziari

I proventi finanziari sono rilevati per competenza e includono gli interessi attivi sui fondi investiti, le differenze di cambio attive e i proventi derivanti dagli strumenti finanziari, quando non compensati nell'ambito di operazioni di copertura. Gli interessi attivi sono imputati a conto economico al momento della loro maturazione, considerando il rendimento effettivo.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza e includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell'interesse effettivo e le differenze cambio passive. Gli oneri finanziari, sostenuti a fronte di investimenti in attività, per le quali normalmente trascorre un determinato periodo di tempo per rendere l'attività pronta per l'uso o per la vendita (*qualifying asset*), sono capitalizzati e ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono, conformemente a quanto previsto dalla nuova versione dello IAS 23.

Imposte

Le imposte correnti IRES e IRAP sono calcolate sulla base del reddito imponibile dell'esercizio, applicando le aliquote fiscali vigenti alla data di bilancio.

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, a eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, per la quota non compensata dalle imposte differite passive, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale possano essere recuperate. Le imposte differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali, che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. L'iscrizione di attività per imposte anticipate è effettuata quando il loro recupero è considerato probabile. Tali attività e passività non sono rilevate se le differenze temporanee derivano da avviamento o dall'iscrizione iniziale (non in operazioni di aggregazioni di imprese) di altre attività o passività in operazioni che non hanno influenza né sul risultato contabile né sul risultato imponibile.

Il valore di carico delle attività fiscali differite è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili tali da consentire in tutto o in parte il recupero di tali attività.

Le imposte correnti e differite sono rilevate nel conto economico, a eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto e nel conto economico complessivo. Le imposte sono compensate quando applicate dalla medesima autorità fiscale e quando sussiste un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le tasse sugli immobili, sono incluse tra gli “Altri costi operativi”.

Dividendi

Il debito per dividendi da distribuire ai soci è rilevato nell'esercizio in cui la distribuzione è approvata dall'Assemblea.

Conversione di operazioni denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale

Le operazioni in valuta diversa da quella funzionale dell'entità che pone in essere l'operazione sono convertite in euro utilizzando il tasso di cambio in essere alla data della transazione.

Gli utili e le perdite su cambi generati dalla chiusura della transazione oppure dalla conversione effettuata a fine anno delle attività e delle passività in valuta sono iscritti a conto economico.

3. Stime e assunzioni

La predisposizione dei bilanci richiede da parte degli Amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. L'applicazione di tali stime e assunzioni influenza gli importi riportati negli schemi di bilancio, quali lo stato patrimoniale, il conto economico e il rendiconto finanziario, nonché l'informativa fornita.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che, relativamente alla Società, richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli Amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali, un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate, potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari.

(a) Riduzione di valore delle attività

Le immobilizzazioni materiali, immateriali, le partecipazioni in società controllate e collegate e gli investimenti immobiliari sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori. Viste le performance economiche e l'andamento del traffico registrati nel 2022 e le positive valutazioni prospettiche per gli anni futuri, la Società ritiene ancora valide le risultanze dell'analisi di impairment al 31 dicembre 2021. 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 del periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri. In applicazione al nuovo principio contabile IFRS 16 il conto economico include anche la rilevazione degli ammortamenti dei "Diritti di utilizzo beni in leasing".

(c) Fondi rischi e oneri

La Società può essere soggetta a cause e contenziosi legali, fiscali e giuslavoristici che possono derivare da tematiche particolarmente complesse soggette a un diverso grado di incertezza, compresi i fatti e le circostanze all'origine degli stessi, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante l'indeterminatezza di tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare dalle stesse.

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

A fronte dei rischi di natura legale, fiscale e giuslavoristica, sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo delle obbligazioni in essere alla data di bilancio. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta pertanto la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono dai fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio di esercizio. Inoltre, il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, iscritto in applicazione dell'IFRIC 12, accoglie la miglior stima degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione. Nell'ambito del processo di stima del fondo ripristino e sostituzione la società ha tenuto conto degli investimenti attesi, senza rilevare particolari impatti dalla diffusione del Covid-19.

(d) Crediti commerciali

La Società valuta le perdite attese sui crediti commerciali al fine di riflettere, tramite l'apposizione di uno specifico fondo svalutazione crediti, il presunto valore di realizzo utilizzando le informazioni ragionevoli e dimostrabili che sono disponibili, senza eccessivi costi o sforzi alla data di riferimento del bilancio su eventi passati, condizioni attuali e previsioni delle condizioni economiche future.

L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima è basata sui fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio separato.

(e) Lease

L'IFRS 16 ha introdotto alcuni elementi di giudizio professionale che comportano la definizione di alcune policy contabili e l'utilizzo di assunzioni e di stime in relazione al *lease term* e alla definizione dell'*incremental borrowing rate*. Le principali sono riassunte di seguito:

- La Società ha deciso di non applicare l'IFRS 16 per i contratti contenenti un *lease* che ha come attività sottostante un bene di modesto valore (inferiore a 5 migliaia di euro);
- *Lease term*: la Società ha analizzato la totalità dei contratti di *lease*, andando a definire per ciascuno di essi il *lease term*, dato dal periodo “non cancellabile” unitamente agli effetti di eventuali clausole di estensione o terminazione anticipata il cui esercizio è stato ritenuto ragionevolmente certo;
- Definizione dell'*incremental borrowing rate*: poiché nella maggior parte dei contratti di noleggio stipulati dalla Società, non è presente un tasso di interesse implicito, il tasso di attualizzazione da applicare ai pagamenti futuri dei canoni di noleggio è stato determinato come il costo medio dell'indebitamento a medio/lungo termine.

4. Gestione dei rischi

La strategia della Società nella gestione dei rischi è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle proprie performance finanziarie. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati.

La gestione dei suddetti rischi è svolta identificando, valutando ed effettuando la copertura dei rischi finanziari.

4.1 Rischio di credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione di SEA a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalle controparti sia commerciali sia finanziarie.

Tale rischio discende in primis da fattori di natura tipicamente economico-finanziaria, ovvero dalla possibilità che si verifichi una situazione di *default* di una controparte, come da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale.

Per SEA l'esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo.

Al fine di controllare tale rischio, SEA ha implementato procedure e azioni per il monitoraggio dei flussi di incassi attesi e le eventuali azioni di recupero.

In applicazione delle *policy* interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie a prima richiesta emesse da soggetti di primario *standing* creditizio o da depositi cauzionali.

Nel 2022 il credito complessivo, rispetto al 2021, si è incrementato in seguito all'aumento del fatturato, con conseguente decremento del rapporto crediti commerciali e fidejussioni/depositi cauzionali.

In relazione ai tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, si evidenzia che le scadenze sono concentrate nei trenta giorni successivi alla data di fatturazione.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di *rating* e di contenzioso sottostante alla data di bilancio. La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti e utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore.

Di seguito si riporta un quadro di sintesi dei crediti commerciali vantati nei confronti di terze parti e dei relativi fondi svalutazione:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazioni	209.927	203.851
- di cui scaduto	134.038	144.524
Fondo svalutazione crediti commerciali	(102.568)	(122.366)
Totale crediti commerciali verso clienti	107.359	81.485

I crediti ceduti a seguito di operazioni di *factoring* sono eliminati dall'attivo dello stato patrimoniale solo se i rischi e i benefici correlati alla loro titolarità sono stati sostanzialmente trasferiti al cessionario. I crediti ceduti che non soddisfano il suddetto requisito rimangono iscritti nel bilancio della Società sebbene siano stati legalmente ceduti. In tal caso una passività finanziaria di pari importo è iscritta nel passivo a fronte dell'anticipazione ricevuta.

La seguente tabella illustra l'anzianità dei crediti scaduti al 31 dicembre 2022 e relativo comparativo:

Crediti commerciali verso clienti		
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Crediti commerciali verso clienti	209.927	203.851
Di cui scaduto	134.038	144.524
da meno di 180 giorni	31.609	27.878
da oltre 180 giorni	102.429	116.646
Incidenza % dei crediti scaduti	63,8%	70,9%
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	15,1%	13,7%
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	48,8%	57,2%

La riduzione del credito scaduto e del fondo svalutazione crediti rispetto al 2021 è correlata all'accordo transattivo concluso con Alitalia in A.S. a cui è seguito, nel mese di luglio 2022, un pagamento da parte del vettore di 14,8 milioni di euro.

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2022 e relativo comparativo, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali e dei crediti oggetto di contestazioni, con l'indicazione delle fidejussioni bancarie e depositi cauzionali a garanzia dei crediti.

Nel corso del 2020, a seguito della crisi del settore aeroportuale dovuta al Covid-19 e delle conseguenti difficoltà finanziarie in cui versavano molte compagnie aeree e diversi operatori commerciali, la Società ha rivisto i rating per ogni singolo cliente sulla base dell'esposizione e delle informazioni sui rating disponibili delle principali agenzie internazionali, con conseguente riduzione di almeno una classe per i rating di molti clienti. Attualmente, alla luce del miglioramento dei dati di traffico, alcuni rating sono stati rivisti al rialzo.

Crediti commerciali verso clienti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Crediti commerciali verso clienti	209.927	203.851
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	78.512	107.989
(ii) crediti oggetto di contestazioni	18.763	18.809
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	112.652	77.053
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	36.763	17.726
Fideiussioni e depositi cauzionali	66.230	55.712
Percentuale dei crediti garantiti da fideiussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	58,8%	72,3%

Il fondo svalutazione crediti è determinato sulla base delle indicazioni dell'IFRS 9. Elemento chiave del principio è il passaggio dal precedente concetto di *'Incurred Loss'* a quello di *'Expected Loss'*. Il fondo svalutazione crediti è determinato tenendo in considerazione i rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere. Viene determinato un c.d. *'risk ratio'*, rappresentativo della rischiosità delle controparti commerciali che varia in base allo status del credito (in bonis o scaduto, con diverse fasce in funzione dei giorni di scaduto). Si procede quindi con la costruzione di una *provision matrix* sulla base della quale vengono determinati i valori di accantonamento. Tale matrice prevede in riga le classi di *rating* e in colonna le diverse fasce di scaduto a scadere. Il *risk ratio* calcolato rappresenta sia la probabilità che il cliente non onori il debito sia la percentuale di credito, ricavata da un'analisi dello storico, per cui il cliente potrebbe risultare inadempiente. Sono stati inoltre inclusi degli elementi di *forward looking*, quali la possibilità del management di effettuare degli accantonamenti ulteriori, che prescindono dalle indicazioni ricavate dalla matrice stessa. Le stime dell'andamento del rischio e del contesto economico sono incluse nel modello di definizione del *rating* e pertanto sono costantemente aggiornate per rispecchiare il rischio effettivo, al fine di garantire una copertura completa del rischio credito affrontato dalla Società.

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposta SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2022 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*, legato alla volatilità dei prezzi delle *commodity* energetiche.

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.

Il ricorso al tasso variabile espone la Società a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di *cash flow*). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, SEA ha fatto uso in passato e potrebbe in futuro far 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. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti

esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono stati contabilmente rappresentati mediante la metodologia *cash flow hedge*. Si segnala che al 31 dicembre 2022 la Società non ha contratti derivati in essere.

Al 31 dicembre 2022, l'indebitamento finanziario lordo di SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (costituiti esclusivamente dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che alla data di chiusura dell'esercizio la Società non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito a medio/lungo termine al 31 dicembre 2022 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno *spread* compreso fra lo 0,25% e l' 1,62% e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e di eventuali garanzie accessorie).

Contratti di finanziamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2022 e 2021

(in migliaia di euro)	Scadenza	31 dicembre 2022		Scadenza	31 dicembre 2021	
		Importo	Tasso medio		Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2025	300.000	3,500%	2025	300.000	3,500%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2023 al 2037	207.683	2,19%	dal 2023 al 2040	232.946	0,72%
<i>o/ w a Tasso Fisso</i>		35.963	2,25%		43.628	2,54%
<i>o/ w a Tasso Variabile (*)</i>		171.720	2,18%		189.318	0,30%
Altri Finanziamenti Bancari	2024	25.000	2,87%	dal 2022 al 2024	263.782	0,39%
<i>o/ w a Tasso Fisso</i>						
<i>o/ w a Tasso Variabile</i>		25.000	2,87%		263.782	0,39%
Indebitamento finanziario Lordo a m/1 termine		532.683	2,96%		796.728	1,66%

(*) Include: 65 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento lordo a medio-lungo termine al 31 dicembre 2022 è pari a 532.683 migliaia di euro, in riduzione di 264.045 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, per effetto (i) del rimborso di una significativa parte dei *term loans* bancari sottoscritti nel 2020 e 2021 per far fronte ai fabbisogni della pandemia Covid-19, anticipando alcune scadenze al fine di ottimizzare la struttura finanziaria della Società e (ii) la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere.

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine al 31 dicembre 2022 è pari al 2,96%, in aumento di 130 bps rispetto al 2021, dinamica su cui ha inciso l'andamento dei tassi di interesse, che risultano in aumento a seguito dalla politica monetaria restrittiva adottata dalla BCE. Considerando il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 3,10%, in aumento di 134 bps rispetto al 2021.

Al 31 dicembre 2022 SEA ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi 300 milioni di euro nominali.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/2 10/09/25	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS2238279181	5	09/10/2025	300	Fissa, Annuale	3,50%

Il *fair value* dei debiti di SEA a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, al 31 dicembre 2022 è pari a 516.529 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 828.246 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per il prestito obbligazionario quotato nel mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2022;
- 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 dello *spread* definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

Si precisa che, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello degli indici finanziari determina, per il semestre successivo alla rilevazione, l'applicazione di un correlato *spread* predeterminato (secondo una *pricing grid* definita contrattualmente).

b) Rischio tasso di cambio

SEA, ad eccezione del rischio cambio connesso al rischio *commodity*, è soggetta a un basso rischio di fluttuazione dei cambi delle valute perché, pur operando in un contesto internazionale, le transazioni sono condotte principalmente in euro. Pertanto, SEA non ritiene necessario attivare coperture specifiche a fronte di tale rischio in quanto gli importi in valuta diversa dall'euro sono modesti e i relativi incassi e pagamenti tendono a compensarsi reciprocamente.

c) Rischio prezzo delle commodity

SEA è esposta alle variazioni dei prezzi e dei relativi cambi delle commodity energetiche, ovvero gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società e al relativo fabbisogno energetico, in maniera diretta prima dell'operazione di cessione di SEA Energia avvenuta nel settembre 2022, e indirettamente dopo, attraverso le formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di pricing adottate nei contratti di acquisto. A partire dalla seconda metà dell'esercizio 2021 e ancora più marcatamente nel 2022 si è assistito a notevoli incrementi di prezzo delle materie prime energetiche determinati prima dal quadro macroeconomico globale e poi dall'incertezza del contesto geopolitico internazionale derivante dalla guerra Russia-Ucraina scoppiata a febbraio 2022. Tale volatilità del prezzo delle materie prime energetiche potrebbe perdurare anche nel 2023, continuando ad esporre la Società ad elevati costi di approvvigionamento e una erosione della marginalità nel breve periodo.

Si segnala che, nel corso del 2022, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, ma potrebbe farne ricorso in futuro anche mediante la possibilità prevista nei contratti commerciali di fornitura di fissare in anticipo il prezzo di acquisto di energia elettrica e termica, anche per solo una parte del fabbisogno.

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 di tale rischio. 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 e ha ottenuto linee di credito *committed* (*revolving* e non), in grado di coprire l'impegno finanziario della Società derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto e infine monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni negli anni futuri.

Al 31 dicembre 2022, la Società dispone di 160 milioni di euro di risorse liquide, a cui si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320 milioni di euro, di cui 250 milioni di euro relativi a nuove linee *revolving* sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027 e 70 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI, la cui disponibilità in scadenza a febbraio 2023 è stata prorogata al febbraio 2025 e (ii) 122 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

Tali disponibilità permettono alla Società di garantire la copertura dei fabbisogni della gestione corrente e dei fabbisogni finanziari futuri.

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita da SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale nonché la possibilità di ricorrere ad operazioni di *factoring* indiretto che non modificano le condizioni di pagamento contrattualmente definite tra le parti, pur garantendo un miglior bilanciamento tra flussi in uscita e fabbisogni.

Le tabelle seguenti evidenziano per SEA il dettaglio della composizione e della scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine e leasing) e commerciali in essere al 31 dicembre 2022 e 2021.

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5anni	Totale
Passività al 31 dicembre 2022					
Indebitamento finanziario lordo	41,0	404,2	51,7	119,4	616,3
Leasing	2,0	3,5	3,6	4,7	13,8
Debiti commerciali	190,1				190,1
Totale debito	233,1	407,7	55,3	124,1	820,2

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5anni	Totale
Passività al 31 dicembre 2021					
Indebitamento finanziario lordo	233,9	138,5	362,0	126,8	861,2
Leasing	2,0	4,8	1,0	4,4	12,2
Debiti commerciali	145,3				145,3
Totale debito	381,2	143,3	363,0	131,2	1.018,7

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a 10,5 milioni di euro a fine 2022 (11,5 milioni di euro a fine 2021) cui si contrapponeva, soltanto nel precedente esercizio, un credito della medesima natura, pari a 20,5 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2022 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dalle quote capitali in ammortamento dei prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. Le risorse finanziarie disponibili assicurano la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario della Società assicurando anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

Si segnala che la Società non ha richiesto ulteriori proroghe alla temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti di finanziamento in essere e sulle linee *committed* disponibili (c.d. *holiday covenant*), ottenuta sino al 30 giugno 2022 compreso, in quanto la positiva dinamica economico-finanziaria della Società nel corso dell'anno ha consentito il rispetto dei covenants sopra citati.

SEA non è inoltre a conoscenza dell'esistenza di ulteriori situazioni di default connesse ai finanziamenti in essere.

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 (esposti ai soli fini comparativi con l'anno precedente essendo stati estinti a settembre 2021).

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 2022 e 2021, 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 a 3 e 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). Con riferimento ai *fair value* i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento. Si segnala che al 31 dicembre 2022 la Società non ha contratti derivati in essere.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) ⁽¹⁾	-134,59	636,13	-690,87	1.087,79
Posizione attiva di <i>Cash pooling</i> (interessi attivi) ⁽¹⁾	-111,80	111,80	-133,32	133,32
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽²⁾	634,20	-970,39	1.444,49	-2.112,56
Posizione passiva di <i>Cash pooling</i> (interessi passivi) ⁽²⁾		-70,00		-43,56
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽³⁾			-110,79	110,79

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

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

(3) + = 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 registrato nel 2021 e nei primi mesi del 2022. Applicando una variazione di -50 *basis point* alla corrispondente curva dei tassi di interesse di mercato, i flussi relativi a conti correnti e finanziamenti risulterebbero di segno opposto a quelli previsti dalle relative tipologie di contratto; in tali casi, tali flussi sono stati posti pari a zero.

5. Classificazione degli strumenti finanziari

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021.

I valori determinati utilizzando la metodologia del costo ammortizzato approssimano il *fair value* della categoria di riferimento. I dati sono stati classificati secondo le categorie previste dall'IFRS 9-*Financial Instruments*, applicato da SEA a partire dal 1° gennaio 2018.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022				Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		90			90
Crediti commerciali		126.153			126.153
Crediti finanziari correnti					-
Crediti per imposte		2.985			2.985
Altri crediti correnti		6.455			6.455
Cassa e disponibilità liquide		160.024			160.024
Totale	1	295.707	0	0	295.708
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing - di cui debito verso obbligazionisti				507.722	507.722
				299.026	299.026
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.787	11.787
Debiti commerciali				190.144	190.144
Debiti per imposte dell'esercizio				11.102	11.102
Altri debiti correnti e non correnti				286.385	286.385
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				37.405	37.405
Passività finanziarie correnti per leasing				2.039	2.039
Totale	0	0	-	1.046.584	1.046.584

	31 dicembre 2021				Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
(in migliaia di euro)					
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		90			90
Crediti commerciali		97.998			97.998
Crediti finanziari correnti		20.542			20.542
Crediti per imposte		792			792
Altri crediti correnti		4.936			4.936
Cassa e disponibilità liquide		134.130			134.130
Totale	1	258.488	0	0	258.489
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing - di cui debito verso obbligazionisti				573.871 298.708	573.871 298.708
Passività finanziarie non correnti per leasing				10.351	10.351
Debiti commerciali				145.280	145.280
Debiti per imposte dell'esercizio				7.525	7.525
Altri debiti correnti e non correnti				255.051	255.051
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				234.940	234.940
Passività finanziarie correnti per leasing				1.885	1.885
Totale	0	0	-	1.228.903	1.228.903

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.

Le “Altre partecipazioni” sono misurate al *fair value* di “livello 3”.

6. Note alla situazione patrimoniale - finanziaria

6.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2022 relativa alle immobilizzazioni immateriali:

Immobilizzazioni immateriali						
	31 dicembre 2021	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti	31 dicembre 2022
<i>(in migliaia di euro)</i>						
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.572.806	5.771	30.996	(23)		1.609.550
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	33.693	32.753	(30.996)			35.450
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	96.223		482			96.705
Immobilizzazioni in corso ed acconti	974	3.398	(482)			3.890
Totale valore lordo	1.703.696	41.922	0	(23)	0	1.745.595
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(694.749)			8	(42.004)	(736.745)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						-
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(90.417)				(4.740)	(95.157)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						-
Totale fondo ammortamento	(785.166)	0	0	8	(46.744)	(831.902)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	878.057	5.771	30.996	(15)	(42.004)	872.805
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	33.693	32.753	(30.996)			35.450
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	5.806		482		(4.740)	1.548
Immobilizzazioni in corso ed acconti	974	3.398	(482)			3.890
Totale valore netto	918.530	41.922	0	(15)	(46.744)	913.693

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione, al netto del relativo fondo ammortamento, per 872.805 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 a fronte di 878.057 migliaia di euro al 31 dicembre 2021. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione. L'ammortamento dell'esercizio 2022 è pari a 42.004 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio, pari a 36.767 migliaia di euro, derivano principalmente per 30.996 migliaia di euro dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti ed iscritti nei "Diritti su beni in concessione in corso e acconti" e per 5.771 migliaia di euro dall'acquisto di nuove apparecchiature *explosive detection system* per il controllo dei bagagli da stiva, di apparecchiature *x-ray* per il controllo radiogeno dei bagagli a mano e di apparecchiature per la rivelazione automatica di armi metalliche nascoste nelle scarpe.

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 35.450 migliaia di euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2022.

Nel corso dell'esercizio 2022 SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Malpensa e Linate. La contingente situazione dovuta all'emergenza Covid ha portato al posticipo di una serie di attività di investimento riguardanti soprattutto iniziative in ambito commerciale, oltre ad altri interventi non strettamente necessari all'attuale livello di traffico passeggeri. Si precisa però che la tendenza di crescita del traffico, registrato negli ultimi mesi del 2022, ha evidenziato la necessità di riprogrammare ed attivare numerosi interventi, al fine di garantire la possibilità di riaprire il Terminal 2 di Malpensa (chiuso dal 2020 a causa della diffusione dell'epidemia da Covid-19) per la "summer 2023".

Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa ammontano a 26.472 migliaia di euro e riguardano principalmente i) presso il Terminal 1, la realizzazione di interventi finalizzati ad incrementare la funzionalità, la sicurezza e il livello di comfort offerto ai passeggeri. In particolare,

si è provveduto alla messa in esercizio del *self-service bag drop* dell'isola di *check-in* n. 10, la prosecuzione del programma di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, l'installazione dei nuovi apparati per il controllo dei bagagli di stiva, l'attivazione dei lavori riguardanti il "progetto *Smart Security*" (installazione di nuove linee automatizzate e di nuovi apparati EDS), l'attivazione dei lavori riguardanti l'installazione degli apparati di "*self-enrollment*", necessari per un'adeguata gestione delle nuove procedure di controllo di frontiera che verranno applicate dal 2023 ("*Entry Exit System*"), le modifiche distributive e di *lay-out* nell'area denominata "piazza Obicà", con incremento degli spazi destinati alla sosta dei passeggeri, ai percorsi di circolazione in area partenze e la realizzazione di nuove aree di pre-imbarco ai *gates* del satellite centrale; si segnala, inoltre, la realizzazione dei lavori di adeguamento sismico della copertura, la prosecuzione degli interventi di unificazione ed aggiornamento tecnologico del sistema di rilevazione incendi e la realizzazione delle opere di miglioramento dei livelli di *safety* in area BHS; *ii*) presso il Terminal 2 nel corso degli ultimi mesi dell'esercizio, sono stati attivati progetti finalizzati alla riapertura del terminal che includono, l'installazione di apparati *self bag drop* in area check-in e adeguamento del sistema HBS allo standard 3 ECAC e il ripristino della piena funzionalità di tutti i sottosistemi operativi e dei vari impianti; *iii*) sulle infrastrutture "*air-side*" dell'Aeroporto di Malpensa gli interventi di riqualifica delle aree esistenti e i progetti correlati agli obiettivi di mantenimento e incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa presenti nello scalo. In particolare, si è proceduto al completamento degli interventi di migliorata della funzionalità e affidabilità del sistema degli aiuti visivi luminosi, alla prosecuzione delle opere correlate alla realizzazione di un sistema di sorveglianza e controllo per aeromobili (ASMGCS) e veicoli, nelle aree di manovra e di movimento; *iv*) per quanto riguarda l'area merci, infine, sono stati eseguiti interventi negli uffici e negli spogliatoi del magazzino FedEx, di adeguamento del sistema di prevenzione incendi del fabbricato cargo ALHA-MLE e sono iniziati i lavori di ripristino delle impermeabilizzazioni in copertura ai fabbricati cargo ALHA – MLE. Si è inoltre proceduto alla riattivazione del magazzino merci presente nella zona nord del sedime (area Terminal 2) in cui sono state trasferite le attività dell'operatore Amazon.

A Linate, le cui opere ammontano a 6.281 migliaia di euro, si riferiscono, principalmente, alla prosecuzione delle opere di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico, al completamento dei lavori riguardanti il "progetto *Smart Security*" (nuove linee automatizzate e nuovi apparati EDS) e all'attivazione delle opere correlate alla prossima entrata in esercizio delle procedure "*Entry Exit System*". Si segnala, infine, la realizzazione di una serie di adeguamenti interni per la redistribuzione degli spazi commerciali.

Gli interventi più significativi che hanno interessato le infrastrutture "*air-side*" di Linate consistono, nella riqualifica di alcune zone di pavimentazione delle infrastrutture esistenti, il completamento degli interventi di rinnovo del sistema di "guide ottiche" per l'accosto degli aeromobili ai pontili, il rinnovo dell'impianto di videosorveglianza del piazzale aeromobili, la conversione a LED delle torri faro e varie opere di rinnovo degli aiuti visuali luminosi.

Le riclassifiche a beni in concessione sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale delle opere di *restyling* dei Terminal di Linate e Malpensa.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 1.548 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (5.806 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti per 482 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2022 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2022 presenta un saldo residuo di 3.890 migliaia di euro, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione. L'ammortamento dell'esercizio 2022 è pari a 4.740 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2021 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

Immobilizzazioni immateriali						
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti	31 dicembre 2021
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.540.335	2.847	32.369	(2.745)		1.572.806
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.096	22.806	(32.209)			33.693
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	94.654		1.569			96.223
Immobilizzazioni in corso ed acconti	558	1.985	(1.569)			974
Totale valore lordo	1.678.643	27.638	160	(2.745)	0	1.703.696
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(654.830)			1.408	(41.327)	(694.749)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(83.577)				(6.840)	(90.417)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento	(738.407)	0	0	1.408	(48.167)	(785.166)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	885.505	2.847	32.369	(1.337)	(41.327)	878.057
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.096	22.806	(32.209)	-		33.693
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	11.077		1.569		(6.840)	5.806
Immobilizzazioni in corso ed acconti	558	1.985	(1.569)			974
Totale valore netto	940.236	27.638	160	(1.337)	(48.167)	918.530

6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2022 relativa alle immobilizzazioni materiali.

Immobilizzazioni materiali							
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Trasferimenti a Newco	Ammortamenti	31 dicembre 2022
Valore lordo							
Beni immobili	230.001		1.185	(3.312)			227.874
Impianti e macchinari	6.544	102					6.646
Attrezzature industriali e commerciali	46.426	244		(8)			46.662
Altri beni mobili	92.019	300	1.800	(919)	(17.923)		75.277
Immobilizzazioni in corso ed acconti	9.563	4.947	(2.985)				11.525
Totale valore lordo	384.553	5.593	0	(4.239)	(17.923)	0	367.984
Fondo ammortamento e svalutazione							
Beni immobili	(116.215)			1.630		(6.396)	(120.981)
Impianti e macchinari	(4.837)					(306)	(5.143)
Attrezzature industriali e commerciali	(45.558)			2		(657)	(46.213)
Altri beni mobili	(74.542)			355	11.884	(4.444)	(66.747)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Totale fondo amm.to e svalutazione	(241.152)	0	0	1.987	11.884	(11.803)	(239.084)
Valore netto							
Beni immobili	113.786		1.185	(1.682)		(6.396)	106.893
Impianti e macchinari	1.707	102				(306)	1.503
Attrezzature industriali e commerciali	868	244		(6)		(657)	449
Altri beni mobili	17.477	300	1.800	(564)	(6.039)	(4.444)	8.530
Immobilizzazioni in corso ed acconti	9.563	4.947	(2.985)				11.525
Totale valore netto	143.401	5.593	0	(2.252)	(6.039)	(11.803)	128.900

Gli investimenti correlati sia allo sviluppo del settore *Aviation*, che, come già rappresentato, in conformità all'applicazione dell'IFRIC 12, sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, sia quelli del settore *Non Aviation*, pari a 1.185 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, hanno riguardato principalmente la prosecuzione dei lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa e di Linate.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" comprendono, inoltre, l'acquisto di arredi e mobilio (banchi, sedute, poltrone, ecc.) per 205 migliaia di euro e di nuovi terminali video e personal computer per 79 migliaia di euro.

A seguito dell'avvio dell'operatività della controllata Airport ICT Services S.r.l., la Società ha conferito beni mobili e attrezzature complesse (sistemi *server* e *storage*, *network*, centrali telefoniche, sistemi di protezione e personal computer) il cui valore netto contabile, alla data di conferimento, è pari a 6.039 migliaia di euro.

Tutte le immobilizzazioni materiali e immateriali, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e della Comunità Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2022, rispettivamente a 509.660 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2021 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

Immobilizzazioni materiali						
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti	31 dicembre 2021
Valore lordo						
Beni immobili	222.113		8.071	(183)		230.001
Impianti e macchinari	6.544	5		(5)		6.544
Attrezzature industriali e commerciali	46.400	26				46.426
Altri beni mobili	90.043	1.263	868	(155)		92.019
Immobilizzazioni in corso ed acconti	14.521	4.141	(9.099)			9.563
Totale valore lordo	379.621	5.435	(160)	(343)	0	384.553
Fondo ammortamento e svalutazione						
Beni immobili	(110.080)			175	(6.310)	(116.215)
Impianti e macchinari	(4.508)			5	(334)	(4.837)
Attrezzature industriali e commerciali	(43.896)				(1.662)	(45.558)
Altri beni mobili	(67.603)			153	(7.092)	(74.542)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo amm.to e svalutazione	(226.087)	0	0	333	(15.398)	(241.152)
Valore netto						
Beni immobili	112.033		8.071	(8)	(6.310)	113.786
Impianti e macchinari	2.036	5			(334)	1.707
Attrezzature industriali e commerciali	2.504	26			(1.662)	868
Altri beni mobili	22.440	1.263	868	(2)	(7.092)	17.477
Immobilizzazioni in corso ed acconti	14.521	4.141	(9.099)			9.563
Totale valore netto	153.534	5.435	(160)	(10)	(15.398)	143.401

6.3 Diritti d'uso beni in leasing

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2022 relativa ai diritti d'uso su beni in leasing:

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Incrementi dell'esercizio	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti / Svalutazioni	31 dicembre 2022
Valore lordo					
Attrezzatura varia e minuta	4.100	148			4.248
Attrezzature complesse	188		(188)		
Automezzi	8.657	3.582	(320)		11.919
Macchine elettromeccaniche e elettr.	862		(862)		
Terreni	4.348	203	(108)		4.443
Totale valore lordo	18.155	3.933	(1.478)	0	20.610
Fondo ammortamento e svalutazione					
Attrezzatura varia e minuta	(1.927)			(809)	(2.736)
Attrezzature complesse	(161)		188	(27)	
Automezzi	(1.655)		320	(1.306)	(2.641)
Macchine elettromeccaniche e elettr.	(470)		483	(13)	
Terreni	(965)		108	(379)	(1.236)
Totale fondo amm.to e svalutazione	(5.178)	0	1.099	(2.534)	(6.613)
Valore netto					
Attrezzatura varia e minuta	2.173	148		(809)	1.512
Attrezzature complesse	27			(27)	
Automezzi	7.002	3.582		(1.306)	9.278
Macchine elettromeccaniche e elettr.	392		(379)	(13)	
Terreni	3.383	203		(379)	3.207
Totale valore netto	12.977	3.933	(379)	(2.534)	13.997

La voce “Diritti d’uso beni in leasing” è rappresentativa del diritto d’utilizzo rilevato ai sensi dell’IFRS 16. Come locatario, la Società ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali, terreni e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d’uso nell’attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d’uso dei beni in leasing al 31 dicembre 2022 è pari a 13.997 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 2.534 migliaia di euro. Ai fini della determinazione di detti valori, la Società si è avvalsa dell’esenzione prevista dall’IFRS 16 ed ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing.

I principali incrementi dell’esercizio hanno riguardato il noleggio di nuovi Cobus interpista, iscritti nella categoria automezzi.

Nel corso dell’esercizio 2021 la movimentazione dei diritti d’uso su beni in leasing era stata la seguente:

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Incrementi dell'esercizio	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti / Svalutazioni	31 dicembre 2021
Valore lordo					
Attrezzatura varia e minuta	3.187	913			4.100
Attrezzature complesse	188				188
Automezzi	5.009	3.790	(142)		8.657
Macchine elettromeccaniche e elettr.	862				862
Terreni	4.348				4.348
Totale valore lordo	13.594	4.703	(142)	0	18.155
Fondo ammortamento e svalutazione					
Attrezzatura varia e minuta	(1.212)			(715)	(1.927)
Attrezzature complesse	(107)			(54)	(161)
Automezzi	(804)		107	(958)	(1.655)
Macchine elettromeccaniche e elettr.	(314)			(156)	(470)
Terreni	(573)			(392)	(965)
Totale fondo amm.to e svalutazione	(3.010)	0	107	(2.275)	(5.178)
Valore netto					
Attrezzatura varia e minuta	1.975	913		(715)	2.173
Attrezzature complesse	81			(54)	27
Automezzi	4.205	3.790	(35)	(958)	7.002
Macchine elettromeccaniche e elettr.	548			(156)	392
Terreni	3.775			(392)	3.383
Totale valore netto	10.584	4.703	(35)	(2.275)	12.977

6.4 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2022 e relativo comparativo:

Investimenti immobiliari (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(735)	(733)
Totale investimenti Immobiliari	3.399	3.401

Il fondo ammortamento degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2022:

Movimentazione Fondo ammortamento investimenti immobiliari (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022
Valore iniziale	(733)
Decrementi	
Ammortamenti	(2)
Valore finale Fondo ammortamento investimenti immobiliari	(735)

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

6.5 Partecipazioni in società controllate e collegate

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, della voce “Partecipazioni in società controllate e collegate”:

Partecipazioni in società controllate e collegate (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
SEA Energia SpA		7.026
SEA Prime SpA	25.451	25.451
Airport ICT Services Srl	4.581	25
Partecipazioni in società controllate	30.032	32.502
Airport Handling SpA	7.190	7.190
SACBO SpA	4.562	4.562
Dufrital SpA	3.822	3.822
Malpensa Logistica Europa SpA	1.674	1.674
Disma SpA	421	421
Areas Food Services Srl (ex SEA Services Srl)	1.469	300
Partecipazioni in società collegate	19.138	17.969
Partecipazioni in società controllate e collegate	49.170	50.471

Il saldo della voce “Partecipazioni in società controllate e collegate” ammonta a 49.170 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (50.471 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

In data 29 settembre 2022, la Società ha finalizzato la vendita dell’intera partecipazione della società controllata SEA Energia SpA alla società A2A Calore & Servizi Srl. In pari data è stato adottato un nuovo testo di Statuto sociale ed è stata modificata la denominazione della società in A2A Airport Energy SpA e la sede sociale è stata trasferita a Milano in Corso di Porta Vittoria 4. Per maggiori dettagli sull’operazione di cessione si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

Nel corso del primo semestre 2022, si segnala l’avvio dell’operatività della controllata Airport ICT Services Srl con il conferimento alla stessa delle attività ICT “*non-business specific*” di SEA. Si precisa che la controllata era stata costituita in data 20 dicembre 2021 con la dotazione di capitale sociale pari a 25 migliaia di euro, interamente sottoscritto e versato da parte dell’unico socio SEA.

In data 21 dicembre 2022, l’Assemblea della società collegata SEA Services Srl ha modificato la denominazione sociale in Areas Food Services Srl e aggiornato altre disposizioni statutarie. Il capitale sociale è stato aumentato da 105 migliaia di euro a 747 migliaia di euro; SEA ha sottoscritto e versato la propria quota di aumento di capitale. A seguito dell’operazione, la quota di partecipazione detenuta dalla Società rimane invariata al 40%.

Si rimanda ai risultati degli impairment test descritti alla Nota 2, con riferimento al valore delle partecipazioni in società controllate e collegate.

Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2022 e relativo comparativo delle società controllate e collegate estratte dai bilanci d’esercizio alle rispettive date.

31 dicembre 2022							
(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/(Perdita)	Patrimoni o netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesto
Imprese controllate							
Airport ICT Services Srl	9.310	4.847	13.000	(118)	4.463	4.463	100,00%
SEA Prime SpA	42.130	19.363	15.285	4.594	22.767	22.747	99,91%
Imprese collegate							
Airport Handling SpA (***)						-	30,00%
Dufrital SpA (***)						-	40,00%
SACBO SpA (***)						-	30,979%
Areas Food Services Srl (ex SEA Services Srl) (*)	10.069	5.889	15.909	1.732	4.180	1.672	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA (***)						-	25,00%
Disma SpA (***)						-	18,75%

31 dicembre 2021							
(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/(Perdita)	Patrimoni o netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesto
Imprese controllate							
SEA Energia SpA	76.488	45.162	52.035	2.205	31.326	31.326	100,00%
SEA Prime SpA	37.873	15.918	12.790	3.782	21.955	21.935	99,91%
Imprese collegate							
Airport Handling SpA	47.866	20.586	69.332	(1.651)	27.280	8.184	30,00%
Dufrital SpA	62.450	37.312	56.614	(2.518)	25.138	10.055	40,00%
SACBO SpA	358.018	213.844	96.040	1.263	144.174	44.664	30,979%
Areas Food Services Srl (ex SEA Services Srl) (**)	5.590	3.142	6.213	1.035	2.448	979	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	46.037	19.055	63.540	10.041	26.982	6.745	25,00%
Disma SpA	5.927	1.347	4.768	1.032	4.580	859	18,75%

(*) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2022

(**) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2021

(***) In corso di aggiornamento

6.6 Altre partecipazioni

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2022 ed al 31 dicembre 2021 della voce "Altre partecipazioni":

Ragione Sociale	% Possesso	
	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%

La tabella seguente riepiloga la valorizzazione per gli esercizi 2022 e 2021 delle altre partecipazioni:

Altre partecipazioni (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Consorzio Milano Sistema in liquidazione		
Romairport Srl	1	1
Totale Altre partecipazioni	1	1

La partecipazione detenuta in Consorzio Milano Sistema in liquidazione è interamente svalutata.

6.7 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2022 è di seguito riportata:

Imposte anticipate nette (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	31 dicembre 2022
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	38.274	5.887		44.161
Svalutazione Immobilizzazioni non ancora demoliti	539			539
Fondi rischi ed oneri	8.717	2.846		11.563
Fondo crediti tassato	7.523	693		8.216
Fondo altri crediti	319			319
Fondo svalutazione magazzino	330	41		371
Attualizzazione TFR (IAS 19)	1.524	(577)	(1.412)	(465)
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	9.330	(3.692)		5.638
Perdita fiscale	56.207	(11.154)		45.053
Altro	170	12		182
Totale imposte anticipate	122.933	(5.944)	(1.412)	115.577
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	2.802	(508)		2.294
Fondo di ripristino	718	(718)		0
Totale imposte differite	3.520	(1.226)	0	2.294
Totale imposte anticipate al netto delle differite	119.413	(4.718)	(1.412)	113.283

La variazione della voce “Imposte differite attive” include, principalmente, l'effetto legato all'utilizzo della perdita fiscale degli esercizi 2020 e 2021, a parziale compensazione dell'utile di periodo.

6.8 Altri crediti non correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce “Altri crediti non correnti”:

Altri crediti non correnti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85		
Altri crediti	60.490	52.402
Totale altri crediti non correnti	60.490	52.402

Il saldo della voce “Altri crediti non correnti” ammonta a 60.490 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (52.402 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

La voce si riferisce, principalmente, all'attività relativa all'*indemnification right*, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

Gli altri crediti residuali, infine, fanno riferimento a depositi cauzionali attivi.

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85, pari a 1.328 migliaia di euro (1.328 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), sono interamente coperti dal fondo svalutazione crediti e sono riconducibili ai crediti vantati in forza dell'“Accordo di Programma” definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali realizzate sullo scalo di Malpensa.

6.9 Rimanenze

La tabella seguente riporta il dettaglio della voce “Rimanenze”:

Rimanenze (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.874	2.909
Fondo obsolescenza magazzino	(1.316)	(1.171)
Totale rimanenze	1.558	1.738

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali; nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

Le rimanenze alla fine dell'esercizio sono state adeguate al presunto valore di realizzo o sostituzione mediante accantonamento di apposito fondo obsolescenza che al 31 dicembre 2022 ammonta a 1.316 migliaia di euro.

Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato un utilizzo pari a 13 migliaia di euro nel corso dell'esercizio 2022.

6.10 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2022 e, relativo comparativo, della voce “Crediti commerciali”:

Crediti commerciali (in migliaia euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Crediti commerciali verso clienti	107.359	81.485
Crediti commerciali verso imprese controllate	5.768	6.131
Crediti commerciali verso imprese collegate	13.026	10.382
Totale crediti commerciali	126.153	97.998

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.

Si precisa che il saldo del precedente esercizio risente ancora degli effetti legati al graduale allentamento delle misure di contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19 e della progressiva ripresa del volume d'affari. Per maggiori informazioni sull'andamento dei volumi di traffico, si rimanda a quanto riportato in Relazione sulla Gestione.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate a seconda dello stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime come descritto nella precedente Nota 3 a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Fondo iniziale	122.548	108.142
Incrementi (decrementi) netti	(5.705)	15.758
Utilizzi	(14.076)	(1.352)
Valore finale fondo svalutazione crediti	102.767	122.548

La riduzione del fondo svalutazione crediti rispetto al 2021 è correlata, principalmente, all'accordo transattivo concluso con Alitalia in A.S. a cui è seguito, nel mese di luglio 2022, un pagamento da parte del vettore di 14,8 milioni di euro.

I decrementi netti del fondo, pari a 5.705 migliaia di euro per il 2022 (a fronte di incrementi netti per 15.758 migliaia di euro per l'esercizio 2021) sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali, sia del rischio valutato dalla Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

Gli utilizzi dell'esercizio 2022, pari a 14.076 migliaia di euro, sono riconducibili alla chiusura nel corso dell'anno dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

Per dettagli relativi allo scaduto e all'anzianità dei crediti si rimanda alla Nota 4.1.

Per quanto riguarda i crediti verso controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 8, relativa ai rapporti con parti correlate.

6.11 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" accoglie l'ammontare dei crediti finanziari verso società controllate. Alla data del 31 dicembre 2022, non vi sono crediti iscritti a bilancio, a seguito della cessione, in data 29 settembre 2022, della partecipazione detenuta in SEA Energia Spa. Per maggiori dettagli sull'operazione di cessione si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.5 e nella Relazione sulla Gestione.

Si precisa che il credito iscritto nel precedente esercizio era pari a 20.542 migliaia di euro ed era interamente composto dal credito di *cash pooling* nei confronti di SEA Energia SpA.

6.12 Crediti per imposte

La voce "Crediti per imposte" ammonta a 2.985 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (792 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e si riferisce, principalmente, al credito d'imposta riconosciuto alle imprese non energivore nell'esercizio 2022 e non ancora utilizzato dalla Società per 2.303 migliaia di euro, ai crediti tributari iscritti a seguito del piano di riparto relativo alla liquidazione della controllata SEA Handling SpA in liquidazione e crediti tributari vari relativi a istanze di rimborso.

Si precisa che nell'esercizio 2022, la Società ha beneficiato del contributo, pari a 6.056 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo sotto forma di un credito di imposta, alle imprese non energivore, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di energia elettrica durante il II, III e IV trimestre 2022. La Società ha utilizzato parte di tale credito, per 3.753 migliaia di euro a parziale compensazione del debito iva di novembre e dell'acconto iva di dicembre. Il credito residuo, pari a 2.303 migliaia di euro, sarà interamente utilizzato nel primo semestre 2023.

6.13 Altri crediti correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti correnti":

Altri crediti correnti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Crediti diversi	3.311	3.269
Crediti verso compagnie assicurative	865	1.005
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	871	226
Crediti per incassi vari	966	436
Crediti per dividendi da incassare	442	
Totale altri crediti correnti	6.455	4.936

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 6.455 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (4.936 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti diversi, pari a 3.311 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (3.269 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), comprendono crediti di varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori). La variazione dell'esercizio è principalmente legata all'incremento dei crediti iscritti a fronte di costi anticipati finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti verso compagnie assicurative, pari a 865 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (1.005 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a 871 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (226 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), si riferiscono principalmente ai crediti verso dipendenti legati all'anticipazione dei buoni pasto non ancora maturati e ai crediti verso INPS e INAIL.

I crediti per incassi vari, pari a 966 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (436 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con carta di credito, POS e telepass per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

I crediti per dividendi da incassare, pari a 442 migliaia di euro, afferiscono all'iscrizione dei dividendi deliberati dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di Airport Handling SpA, del 15 dicembre 2022; l'incasso è avvenuto nel corso del mese di febbraio 2023.

6.14 Cassa e disponibilità liquide

La tabella seguente riepiloga l'ammontare della voce "Cassa e disponibilità liquide":

Cassa e disponibilità liquide (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Depositi bancari e postali	159.981	134.077
Denaro e valori in cassa	43	53
Totale cassa e disponibilità liquide	160.024	134.130

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2022 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 159.779 migliaia di euro (133.974 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), depositi bancari non disponibili per 102 migliaia di euro (103 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), crediti per interessi attivi su conti correnti maturati nell'esercizio per 100 migliaia di euro e denaro e valori in cassa per 43 migliaia di euro (53 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario.

6.15 Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2022 il capitale sociale di SEA è costituito da n. 250.000.000 di azioni di valore pari a 0,11 euro ciascuna, per un controvalore di complessivi 27.500 migliaia di euro.

Riserva legale e straordinaria

Al 31 dicembre 2022 la riserva legale di SEA ammonta a 5.500 migliaia di euro mentre, il saldo della riserva straordinaria è pari a 94.361 migliaia di euro (174.649 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

Riserva utile/perdita attuariale

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2022, pari a -44 migliaia di euro (-4.514 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), è rappresentativo delle perdite attuariali maturate alla data di chiusura di bilancio sul valore del Fondo Trattamento di Fine Rapporto.

Altre riserve

Le altre riserve, pari a 60.288 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, si riferiscono interamente alle riserve iscritte in applicazione delle leggi di rivalutazione 576/75, 72/83 e 413/91.

Destinazione Risultato d'esercizio

In data 03 maggio 2022 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato di coprire la perdita dell'esercizio 2021, pari a 80.288 migliaia di euro, utilizzando la riserva straordinaria.

Per i dettagli sulla movimentazione del patrimonio netto degli ultimi due esercizi si rimanda al "Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto".

Disponibilità riserve

In conformità a quanto previsto dall'art. 2427, n.7-bis del Codice Civile, si riporta di seguito la composizione analitica del patrimonio netto con riferimento alla disponibilità e distribuibilità di ciascuna voce.

(in migliaia di euro)	Importo al 31/12/2022	Possibilità di utilizzo (*)	Quota disponibile	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi
Capitale sociale	27.500			
Riserva legale	5.500	B		
Riserva straordinaria ⁽²⁾	94.361	B		124.600
Riserva da prima conversione agli IFRS	14.814			
Riserva utile/perdita attuariale	(44)			
Altre riserve ⁽¹⁾ :				
- ex lege rivalutazione 576/75	3.649	A,B,C	3.649	
- ex lege rivalutazione 72/83	13.557	A,B,C	13.557	
- ex lege rivalutazione 413/91	17.076	A,B,C	17.076	
- ex lege rivalutazione 413/91 ⁽²⁾	26.006	B		
Utile (Perdite) dell'esercizio	194.919			
Perdite a nuovo L.178 del 30/12/2020	(120.367)			
Totale	276.971		34.282	124.600

Legenda:

(*) A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci

⁽¹⁾ Riserve in sospensione d'imposta

⁽²⁾ L'utilizzo diventa ABC qualora l'Assemblea approvi la destinazione del risultato dell'esercizio 2022, così come proposta dal CdA

La tabella che precede specifica la possibilità di utilizzo delle riserve di patrimonio netto, quale modificata ad esito della sterilizzazione a tutto il 2025 della perdita di 120.367 migliaia di euro, relativa all'esercizio 2020.

6.16 Fondo rischi e oneri

Di seguito si riporta la movimentazione del "Fondo rischi e oneri" per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022:

Fondo rischi e oneri (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Accantonamenti /Incrementi	Utilizzi /Decrementi	Scioglimenti	Altri movimenti	31 dicembre 2022
Fondo di ripristino e sostituzione	183.405	30.582	(21.715)		8.087	200.359
Fondo oneri futuri	27.316	5.278	(1.594)	(4.346)		26.654
Totale fondo rischi e oneri	210.721	35.860	(23.309)	(4.346)	8.087	227.013

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 200.359 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (183.405 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi. L'utilizzo dell'esercizio è principalmente dovuto agli interventi di ripristino eseguiti sulle infrastrutture di volo e gli Aiuti Visivi Luminosi dell'aeroporto di Malpensa e Linate e la riqualifica delle guide ottiche di Malpensa.

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

Fondo oneri futuri (in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	31 dicembre 2022
Accantonamenti in materia di lavoro	3.498	5.191	(1.103)		7.586
Rischi fiscali	316		(11)	(69)	236
Fondi diversi	23.502	87	(480)	(4.277)	18.832
Totale fondo oneri futuri	27.316	5.278	(1.594)	(4.346)	26.654

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento delle *operation*. Gli utilizzi dell'anno sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2021.

Il fondo "Rischi fiscali" pari a 236 migliaia di euro è relativo alla copertura dei contenziosi attualmente in essere presso i competenti organi della giustizia tributaria in materia di IVA derivante dalle verifiche dell'Agenzia delle Dogane in materia di rivendita di energia elettrica ed imposta di registro applicata sui dispositivi di talune sentenze civili.

La voce dei "Fondi diversi" per 18.832 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (23.502 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) è composta principalmente nel modo seguente:

- 8.233 migliaia di euro per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano;
- 493 migliaia di euro riferiti a contenziosi di natura assicurativa per richieste di risarcimento danni;
- 9.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali). Si segnala che nel corso del 2021 era stata completata la predisposizione del capitolato tecnico per l'affidamento dell'incarico di predisposizione del Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. La definizione di tale Piano è stata ultimata nel mese di dicembre 2022, con la consegna della documentazione prodotta. Al momento è in corso il processo di analisi dei risultati conseguiti. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 300 migliaia di euro per contenziosi legali di natura diversa.

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione del bilancio separato e dei pareri dei consulenti che rappresentano la Società nei contenziosi stessi, gli Amministratori ritengono che i fondi siano congrui a fronte delle passività potenziali emergenti.

6.17 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale per l'esercizio 2022 e relativo comparativo è dettagliata come segue:

Fondi relativi al personale (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Fondo iniziale	43.526	44.698
(Proventi)/oneri finanziari	631	81
Trasferimento personale	(1.027)	
Utilizzi	(7.708)	(2.696)
(Utili) / Perdite Attuariali imputate a riserva di patrimonio netto	(5.882)	1.443
Totale Fondi relativi al personale	29.540	43.526

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate:

Basi tecniche economiche-finanziarie	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Tasso annuo di attualizzazione	3,51%	0,40%
Tasso annuo di inflazione	2,30%	1,75%
Tasso annuo di incremento TFR	3,23%	2,81%

Si precisa che il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AA*.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2022 e, relativo comparativo, con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto.

Variazione delle ipotesi (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
+ 1 % sul tasso di turnover	29.654	43.140
- 1 % sul tasso di turnover	29.416	43.948
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	29.895	44.094
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	29.191	42.966
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	28.989	42.620
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	30.107	44.461

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 (in anni)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Duration del piano	8,4	9,0

Erogazioni previste (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Annualità 1	2.653	2.766
Annualità 2	1.548	2.384
Annualità 3	1.855	2.647
Annualità 4	2.016	2.541
Annualità 5	1.230	2.790

6.18 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2022 e relativo esercizio di comparazione:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	24.563	208.696	221.035	275.163
Debiti verso altri finanziatori	14.881	310.813	15.790	309.059
Totale passività finanziarie	39.444	519.509	236.825	584.222

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	22.929	208.696	220.085	275.163
Debito per oneri su finanziamento	1.634		950	
Debiti verso banche	24.563	208.696	221.035	275.163
Debiti verso obbligazionisti		299.026		298.708
Debito per oneri su obbligazioni	2.388		2.388	
Passività per leasing (debito finanziario)	2.039	11.787	1.885	10.351
Debiti finanziari verso controllate	10.454		11.517	
Debiti verso altri finanziatori	14.881	310.813	15.790	309.059
Totale passività correnti e non correnti	39.444	519.509	236.825	584.222

Come evidenziato dalla tabella precedente, l'indebitamento finanziario della Società è composto esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, principalmente rappresentato dall'emissione obbligazionaria denominata "SEA 3 1/2 2020-2025" (espressa al costo ammortizzato), dalla parte residua dei *Term Loan* sottoscritti nel 2021 e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 50% con scadenza superiore a 5 anni e solo l'11% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Per maggiori dettagli sui finanziamenti bancari accesi e sui contratti derivati sottoscritti si rimanda a quanto analizzato nella Nota 4.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto della Società determinato al 31 dicembre 2022, e relativo comparativo dell'esercizio 2021, secondo quanto previsto dalle Raccomandazioni dell'European Securities and Markets Authority del 04/03/2021, ESMA/32-382-1138:

Indebitamento Finanziario netto		
(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
A. Disponibilità Liquide	(160.024)	(134.130)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti		(20.542)
D. Liquidità (A)+(B)+(C)	(160.024)	(154.672)
E. Debito finanziario corrente	16.515	16.740
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	22.929	220.085
G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)	39.444	236.825
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	(120.580)	82.153
I. Debito finanziario non corrente	220.483	285.514
J. Strumenti di debito	299.026	298.708
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	519.509	584.222
M. Totale indebitamento finanziario (H+L)	398.929	666.375

A fine dicembre 2022 l'indebitamento finanziario netto, pari a 398.929 migliaia di euro, evidenzia un miglioramento di 267.446 migliaia di euro rispetto a fine 2021, il cui saldo risultava essere di 666.375 migliaia di euro.

Come desumibile dal Rendiconto Finanziario, sulla dinamica del livello di indebitamento finanziario netto ha influito il fatto che il *cash flow* generato dall'attività operativa per 297.732 migliaia di euro, è stato sufficiente a compensare il *cash flow* assorbito dalla attività di investimento (9.139 migliaia di euro) e quello assorbito dalla gestione finanziaria per il pagamento di interessi e commissioni (pari a 15.942 migliaia di euro), la prosecuzione dell'ammortamento dei finanziamenti in essere e il rimborso di alcuni finanziamenti; l'esercizio 2022, infatti, è stato positivamente impattato dalla ripresa dei volumi di traffico e dall'incasso dei contributi pubblici ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro, finalizzati alla parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia. Dal punto di vista finanziario sono intervenuti i seguenti principali fattori: *i*) il rimborso di 238.782 migliaia di euro relativi ai *term loan* bancari sottoscritti nel 2020 e 2021 per far fronte ai fabbisogni della pandemia Covid-19, di cui 43.818 migliaia di euro in anticipo rispetto alla loro scadenza originaria (attesa tra il gennaio 2023 e il giugno 2024) con l'obiettivo di ottimizzare la struttura finanziaria della Società in un contesto di mercato caratterizzato da tassi d'interesse in crescita; *ii*) la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2022 sono state pari a 25.263 migliaia di euro).

Le voci "Debito finanziario corrente" e "Debito finanziario non corrente" comprendono le passività per leasing, in accordo al principio contabile IFRS16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 31 dicembre 2022 rispettivamente a 2.039 migliaia di euro e 11.787 migliaia di euro.

Passività per leasing (Debito Finanziario)	31 dicembre 2022		31 dicembre 2021	
	correnti	non correnti	correnti	non correnti
(in migliaia di euro)				
Attrezzatura Varia e Minuta	630	1.310	683	1.802
Attrezzature Complesse			37	
Automezzi	1.374	8.256	990	6.264
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.			159	273
Terreni	35	2.221	16	2.012
Totale	2.039	11.787	1.885	10.351

Indebitamento indiretto e soggetto a condizioni

In linea con le Raccomandazioni ESMA/32-382-1138 di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento indiretto e soggetto a condizioni della Società al 31 dicembre 2022 al fine di fornire una visione d'insieme di eventuali debiti rilevanti che non si trovano riflessi nella dichiarazione sull'indebitamento e che rappresentano un'obbligazione che la Società potrebbe dover soddisfare:

- (i) i principali accantonamenti rilevati in bilancio sono relativi a:
- fondo ripristino e sostituzione, che rappresenta l'obbligo contrattuale a mantenere l'infrastruttura a un determinato livello di funzionalità o di riportarla in una determinata condizione prima di riconsegnarla al concedente alla scadenza dell'accordo di servizio. L'ammontare del fondo al 31 dicembre 2022 è pari a 200.359 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.16;
 - gli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica per far fronte al Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. L'ammontare del fondo accantonato al 31 dicembre 2022 è pari a 9 milioni di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.16;
 - fondo trattamento di fine rapporto, che ammonta al 31 dicembre 2022 a 29.540 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 6.17;
- (ii) non vi sono debiti commerciali a lungo né si registra scaduto che non sia riconducibile alla normale operatività aziendale. Le eventuali ritenute a garanzia sono in ogni caso previste contrattualmente;
- (iii) i debiti verso fornitori includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 342 migliaia di euro. I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e la Società e pertanto non onerosi. Per maggiori dettagli si veda il paragrafo 6.19;
- (iv) le garanzie e gli impegni sottoscritte dalla Società al 31 dicembre 2022 sono descritte al paragrafo 12.

Di seguito si riporta il dettaglio delle variazioni delle attività e passività finanziarie correnti e non correnti, con separata evidenza dei flussi di cassa rilevati nell'esercizio 2022 e delle altre variazioni.

Attività e Passività finanziarie correnti e non correnti (in migliaia di euro)	Finanziamenti bancari a m/1 termine (quota corrente e non corrente)	Prestiti obbligazionari	Debito per oneri su finanziamenti e prestiti obbligazionari	Debiti per leasing	Crediti / Debiti finanziari verso controllate	Totale
31 dicembre 2021	495.248	298.708	3.338	12.236	(9.025)	800.505
Flussi di cassa:						
- Rimborso quota capitale	(264.045)					(264.045)
- Variazione del cash pooling					19.479	19.479
- Pagamento interessi passivi su finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari di competenza del 2021			(3.338)			(3.338)
- Rimborso quota capitale e interessi passivi per leasing finanziario IFRS16				(2.191)		(2.191)
Totale flussi di cassa	(264.045)	0	(3.338)	(2.191)	19.479	(250.095)
Altre variazioni:						
- Effetto costo ammortizzato	422	318				740
- Ratei su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari			4.022			4.022
- Variazione debito per leasing finanziario IFRS16				3.781		3.781
Totale Altre variazioni	422	318	4.022	3.781	0	8.543
31 dicembre 2022	231.625	299.026	4.022	13.826	10.454	558.953

6.19 Debiti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio della voce “Debiti commerciali”:

Debiti commerciali (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Debiti verso fornitori	172.107	118.342
Acconti	6.437	4.491
Debiti verso imprese controllate	2.960	10.834
Debiti verso imprese collegate	8.640	11.613
Totale debiti commerciali	190.144	145.280

I debiti commerciali, pari a 190.144 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi concernenti l'attività di gestione e la realizzazione degli investimenti. Nel contesto dell'ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2022 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 342 migliaia di euro (2.097 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

I debiti per acconti al 31 dicembre 2022, pari a 6.437 migliaia di euro, evidenziano un incremento di 1.946 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente per effetto, principalmente, degli incassi ricevuti a fronte della partecipazione di SEA a progetti di ricerca e innovazione in campo internazionale. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione. La restante parte dei debiti per acconti è principalmente attribuibile 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.

Si precisa che il saldo al 31 dicembre 2021 della voce “debiti verso imprese controllate”, comprendeva l'ammontare dei debiti verso la società controllata SEA Energia SpA, pari a 10.034 migliaia di euro, la cui partecipazione è stata interamente ceduta nel 2022. Per maggiori dettagli sull'operazione di cessione si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.5 e nella Relazione sulla Gestione.

6.20 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 11.102 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (7.525 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), sono costituiti principalmente dal debito per imposte dirette pari a 6.208 migliaia

di euro, dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo per 3.617 migliaia di euro (4.124 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e dal debito IVA per 1.274 migliaia di euro (3.199 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

6.21 Altri debiti correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia la voce “Altri debiti correnti” alla data di chiusura dell’esercizio 2022 e relativo comparativo:

Altri debiti correnti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	12.154	11.908
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	17.198	11.216
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.642	2.783
Debiti verso lo Stato per servizi antincendio negli aeroporti	91.591	84.521
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	18.684	9.679
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	84	59
Debiti per addizionali sui diritti di imbarco	41.703	42.250
Depositi cauzionali di terzi	2.009	1.151
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	65	55
Debito verso azionisti per dividendi	84.828	94
Debiti verso altri per trattenute c/dipendenti	158	217
Altri	8.679	6.382
Totale altri debiti correnti	279.795	170.315

Il saldo della voce “Altri debiti correnti” evidenzia un incremento di 109.480 migliaia di euro, passando da 170.315 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 a 279.795 migliaia di euro al 31 dicembre 2022.

Tale variazione è ascrivibile, principalmente, all’effetto contrapposto dei seguenti fenomeni: *i)* riclassificazione dalla voce “Altri debiti non correnti” della quota dei debiti verso azionisti per dividendi, pari a 84.736 migliaia di euro, relativa alla seconda tranche della delibera di distribuzione straordinaria approvata dall’Assemblea degli Azionisti del 30 settembre 2019; *ii)* incremento dei debiti verso lo Stato relativamente agli oneri legati al versamento del canone concessorio, per 9.005 migliaia di euro. Tale variazione è legata alla ripresa del traffico passeggeri registrata nel corso dell’esercizio 2022. Si precisa che, come prescritto dalla vigente normativa, la Società ha provveduto a versare la seconda rata del canone concessorio 2022 in data 31 gennaio 2023 mentre, l’eventuale conguaglio sarà versato dopo la pubblicazione da parte di ENAC dell’annuario statistico relativo all’anno di traffico 2022. Per maggiori informazioni sull’andamento dei volumi di traffico, si rimanda a quanto riportato in Relazione sulla Gestione; *iii)* maggiori oneri per 7.070 migliaia di euro riferiti al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296; *iv)* maggiori debiti verso dipendenti per competenze maturate, per 5.982 migliaia di euro, principalmente dovuti: *a)* alla quota corrente dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell’avvio, in data 28/09/2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l’esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a questa procedura è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali; *b)* al riconoscimento per l’esercizio 2022, di un contributo premiale ai risultati della Società, legato al raggiungimento di *performance* aziendali; *v)* riduzione dei debiti per 547 migliaia di euro relativi alle addizionali sui diritti di imbarco istituite dalle Leggi n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006, n. 166/2008, n. 92/2012 e n. 357/2015; *vi)* incremento della voce “Altri” per 2.297 migliaia di euro. Tale voce, pari a 8.679 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 (6.382 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

Si precisa che la voce “Debiti per addizionali sui diritti di imbarco” è comprensiva delle quote addebitate ai vettori (e non ancora incassate) e di quelle già incassate e riversate all’INPS/Erario nei primi mesi del 2023.

Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, in data 20 luglio 2018 è avvenuta la pubblicazione in G.U. della pronuncia della Corte Costituzionale del 3 luglio 2018 che ha dichiarato l’illegittimità costituzionale dell’art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)”. La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l’esclusiva giurisdizione tributaria sono state confermate dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019. Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR Roma avanzato dalla Società, si è pronunciato a favore della giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza del dicembre 2019. La Società ha notificato l’atto di riassunzione del giudizio davanti al Giudice Tributario volto a far valere l’efficacia delle pronunce di cui sopra nei propri confronti. In data 24 maggio 2022 è stata depositata la sentenza n. 6230/2022 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, con la quale sono state accolte integralmente le difese di SEA ed è stato annullato il provvedimento dell’ENAC. Con atto depositato in data 30 agosto 2022, le Amministrazioni hanno proposto appello avverso a tale sentenza.

Parallelamente è pendente un giudizio innanzi alla Corte d’appello di Roma avente ad oggetto l’accertamento della debenza del contributo, la cui causa per precisazione conclusioni è stata rinviata al 19 maggio 2023. Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La tabella seguente dettaglia la voce “Altri debiti non correnti” alla data di chiusura dell’esercizio 2022 e relativo comparativo:

Altri debiti non correnti (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Debiti verso azionisti per dividendi		84.736
Debiti verso dipendenti	5.099	
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.491	
Totale altri debiti non correnti	6.590	84.736

Il saldo della voce “Altri debiti non correnti” evidenzia una riduzione di 78.146 migliaia di euro, passando da 84.736 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 a 6.590 migliaia di euro al 31 dicembre 2022.

La variazione rispetto al precedente esercizio è interamente imputabile: *i)* alla riclassificazione, per 84.736 migliaia di euro, nella voce “Altri debiti correnti” dei debiti per dividendi straordinari deliberati nel corso del 2019 (per i cui dettagli si rimanda a quanto sopra riportato); *ii)* all’iscrizione per 6.590 migliaia di euro della quota non corrente dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell’avvio, in data 28/09/2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l’esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a questa procedura è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali.

6.22 Crediti e debiti di durata superiore a cinque anni

Non esistono crediti di durata superiore a cinque anni.

I debiti di natura finanziaria di durata superiore a cinque anni ammontano a 141.681 migliaia di euro, relativamente al rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2022 e, per 4.674 migliaia di euro, relativamente ai debiti per leasing finanziario.

7. Conto Economico

7.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione suddiviso per *business unit*:

Ricavi di gestione per <i>Business Unit</i> (in migliaia di euro)	2022	2021
Aviation	352.840	202.531
Non Aviation	375.719	116.730
Totale Ricavi di gestione	728.559	319.261

Di seguito il dettaglio dei ricavi di gestione *Aviation* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione Aviation (in migliaia di euro)	2022	2021
Diritti e infrastrutture centralizzate	304.697	175.798
Ricavi da gestione sicurezza	34.945	16.869
Utilizzo spazi in regime regolamentato	13.198	9.864
Totale Ricavi di gestione Aviation	352.840	202.531

L'andamento dei ricavi di gestione *Aviation* dell'esercizio 2022 registra un incremento di 150.309 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 202.531 migliaia di euro nel 2021 a 352.840 migliaia di euro nel 2022. Tale variazione è strettamente legata all'andamento dei volumi di traffico, in graduale ripresa già a partire dalla seconda metà dell'esercizio 2021, grazie all'allentarsi delle limitazioni agli spostamenti domestici ed intra europei. Si precisa che le performance economiche del 2021 risentivano ancora degli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19 che ha impattato sull'andamento dei volumi del traffico passeggeri a partire dai primi mesi del 2020. Per maggiori dettagli sulla tendenza dei volumi di traffico, si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

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

Ricavi di gestione Non Aviation (in migliaia di euro)	2022	2021
Retail	88.257	34.802
Parcheggi	66.099	34.039
Spazi cargo	16.966	16.243
Pubblicità	6.836	4.537
Servizi Premium	15.800	4.174
Real Estate	3.067	153
Servizi e altri ricavi	178.694	22.782
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	375.719	116.730

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per tipologia.

Ricavi Retail (in migliaia di euro)	2022	2021
Shops	42.491	14.943
Food & beverage	20.673	8.358
Car rental	18.569	8.898
Attività bancarie	6.524	2.603
Totale Retail	88.257	34.802

La variazione dei ricavi di gestione *Non Aviation* evidenzia un incremento di 258.989 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 116.730 migliaia di euro nel 2021 a 375.719 migliaia di euro nel 2022. Tale andamento è principalmente ascrivibile ai positivi effetti derivanti dalla variazione dei volumi del traffico passeggeri, in aumento rispetto al precedente esercizio e ai contributi pubblici (iscritti nella voce “Servizi e altri ricavi”) ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro, finalizzati alla parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia.

La voce “Servizi e altri ricavi” si compone inoltre dei proventi derivanti dall’attività di progettazione, dall’attività di *service* e proventi diversi.

7.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 23.749 migliaia di euro nel 2021 a 32.676 migliaia di euro nel 2022.

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell’IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 6%, rappresentativo della migliore stima circa la remunerazione, sia dei costi interni per l’attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività.

L’andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di migliona dell’infrastruttura. Per maggiori dettagli sui principali investimenti dell’esercizio si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.1.

Nella voce “Costi per lavori su beni in concessione” (Nota 7.6) è riflessa l’aumento corrispondente dei costi sostenuti per l’effettuazione dei lavori su beni in concessione.

7.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia il costo del lavoro:

Costi del lavoro (in migliaia di euro)	2022	2021
Salari e stipendi	115.344	96.496
Oneri sociali	33.099	29.110
Trattamento fine rapporto	7.371	7.547
Altri costi del lavoro	29.315	3.158
Totale costi del lavoro	185.129	136.311

Il costo del lavoro ha subito un incremento pari a 48.818 migliaia di euro, passando da 136.311 migliaia di euro nel 2021 a 185.129 migliaia di euro nel 2022 (35,8%).

Tale variazione è in gran parte riconducibile alla minore fruizione di giornate a rotazione di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria a fronte della ripresa del traffico passeggeri e allo stanziamento dei costi straordinari derivanti dalla sottoscrizione di accordi di incentivazione all’esodo nell’ambito del piano industriale di dimensionamento organici 2022-2025.

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti FTE (*Full Time Equivalent*) per categoria, con raffronto rispetto all'esercizio precedente:

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)	Gennaio - Dicembre			
	2022	%	2021	%
Dirigenti	43	2%	46	2%
Quadri	267	11%	276	11%
Impiegati	1.523	60%	1.644	63%
Operai	577	23%	612	23%
Totale dipendenti subordinati	2.410	95%	2.578	99%
Dipendenti somministrati	119	5%	35	1%
Totale dipendenti	2.529	100%	2.613	100%

Si riporta, infine, il numero dei dipendenti complessivi in termini di HDC (*Headcount*) alla data di chiusura del bilancio separato:

Numero dipendenti HDC (Headcount) a fine periodo	31 dicembre		
	2022	2021	delta
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.477	2.642	(165)

7.4 Materiali di consumo

La tabella di seguito dettaglia i “Materiali di consumo”:

Materiali di consumo (in migliaia di euro)	2022	2021
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	10.255	7.076
Variazione delle rimanenze	180	277
Totale materiali di consumo	10.435	7.353

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 periodo è principalmente legata ai maggiori costi sostenuti dalla Società per l'acquisto di liquido sghiacciante e di ricambi per attrezzature varie e mezzi di carico e scarico.

7.5 Altri costi operativi

La tabella di seguito dettaglia la voce “Altri costi operativi”:

Altri costi operativi (in migliaia di euro)	2022	2021
Utenze e spese di vigilanza	86.020	29.610
Canoni vs Enti Pubblici	34.468	22.255
Costi di manutenzione ordinaria	31.143	25.106
Gestione parcheggi	17.338	10.281
Servizi di scalo forniti da società di Handling	15.548	14.081
Pulizia	14.773	13.263
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	9.904	7.574
Oneri tributari	7.577	6.729
Prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici	6.425	3.986
Prestazione per assistenza disabili e supporto al passeggero	4.107	2.926
Costi commerciali	3.875	1.964
Minusvalenze su beni patrimoniali	1.699	8
Assicurazioni	1.627	1.556
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	1.139	1.197
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	890	839
Affitti passivi	506	304
Altri costi	17.258	10.887
Totale altri costi operativi	254.297	152.566

Nell'esercizio 2022 la voce "Altri costi operativi" ha subito un incremento di 101.731 migliaia di euro rispetto al 2021. Tale variazione è legata all'andamento dei volumi di traffico, in decisa ripresa rispetto al precedente esercizio e al significativo incremento dei prezzi delle commodity. Si precisa che le performance economiche del 2021 risentivano in maniera significativa degli effetti negativi derivanti dall'emergenza sanitaria Covid-19. Per i dettagli sull'andamento dei volumi di traffico si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

La voce "Utenze e spese di vigilanza" beneficia del contributo, pari a 6.056 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo alle imprese non energivore, a partire dal secondo trimestre 2022, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di energia elettrica, sotto forma di un credito di imposta sulle spese energetiche sostenute nel corso dell'anno 2022; la Società ha iscritto tale contributo a diretta riduzione del costo al quale il contributo è associato. Si precisa che alla data del 31 dicembre 2022, l'ammontare del credito d'imposta già utilizzato dalla Società, in compensazione con altri debiti tributari, ammonta a 3.753 migliaia di euro.

L'incremento della voce "Minusvalenze su beni patrimoniali" è principalmente legato alle demolizioni di beni immobili resesi necessarie a seguito della rivisitazione di parte dell'area parcheggi di Linate, da destinare anche al servizio della nuova linea metropolitana M4.

La voce residuale "Altri costi" accoglie, principalmente, la remunerazione riconosciuta da SEA per l'attività di incasso dei diritti aeroportuali legati all'aviazione generale pari a 6.317 migliaia di euro (4.793 migliaia di euro nel 2021), i costi per servizi di ristorazione delle Sale Vip pari a 4.005 migliaia di euro (940 migliaia di euro nel 2021), i costi per commissioni e servizi di intermediazione pari a 1.469 migliaia di euro (758 migliaia di euro nel 2021), i costi industriali e amministrativi diversi (principalmente oneri per certificazioni ed autorizzazioni, costi per servizi di accoglienza e ricevimento dei passeggeri e perdite su crediti) pari a 1.231 migliaia di euro (1.199 migliaia di euro nel 2021), i costi per il servizio di collegamento a terra pari a 643 migliaia di euro (635 migliaia di euro nel 2021), i contributi associativi versati dalla Società pari a 1.078 migliaia di euro (1.018 migliaia di euro nel 2021), i costi per acquisti ed abbonamenti a giornali e riviste pari a 330 migliaia

di euro (348 migliaia di euro nel 2021), le spese per il funzionamento degli uffici e altri oneri di natura amministrativa.

7.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 21.521 migliaia di euro nel 2021 a 30.832 migliaia di euro nel 2022. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (Nota 7.2).

7.7 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa agli accantonamenti e svalutazioni è dettagliabile come segue:

Accantonamenti e svalutazioni (in migliaia di euro)	2022	2021
Accantonamenti / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	(5.705)	15.758
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	932	8.827
Totale accantonamenti e svalutazioni	(4.773)	24.585

Nel 2022 la voce "Accantonamenti e svalutazioni" evidenzia una variazione di 29.358 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, passando da 24.585 migliaia di euro nel 2021 a -4.773 migliaia di euro nel 2022.

Gli accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti sono stati effettuati per tener conto, sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali e sia dei rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere. Per maggiori informazioni in merito alle modalità di determinazione e gestione del fondo svalutazione crediti, si rimanda a quanto riportato in Nota 4.1. Si precisa che nel mese di luglio 2022 è stato formalizzato un accordo transattivo tra la Società e Alitalia in A.S. con il quale sono stati gestiti crediti aperti di SEA verso Alitalia, risolti con un pagamento da parte del vettore di 14,8 milioni di euro. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

Gli accantonamenti netti al fondo rischi ed oneri futuri, pari a 932 migliaia di euro nel 2022, si riferiscono principalmente ad accantonamenti in materia di lavoro e all'adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai contenziosi relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

7.8 Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

La voce relativa agli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione è dettagliabile come segue:

Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione (in migliaia di euro)	2022	2021
Accantonamenti / (scioglimenti) al fondo di ripristino e sostituzione	30.582	20.467
Totale accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione	30.582	20.467

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".

Si precisa che annualmente la Società procede all'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e di manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

7.9 Ammortamenti

La voce “Ammortamenti” è dettagliabile come segue:

Ammortamenti (in migliaia di euro)	2022	2021
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	46.744	48.167
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	11.803	15.398
Ammortamento degli investimenti immobiliari	2	1
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	2.534	2.275
Totale ammortamenti	61.083	65.841

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 (in migliaia di euro)	2022	2021
Provento per accordo di cessione SEA Energia SpA	24.235	
Dividendi da SEA Prime SpA	3.778	
Dividendi da Malpensa Logistica Europa SpA	1.757	
Dividendi da Airport Handling SpA	442	
Rivalutazione (Svalutazione) Airport ICT Services Srl	(276)	
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	29.936	0

Il saldo della voce in oggetto evidenzia proventi netti da partecipazioni pari a 29.936 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 e si riferisce, principalmente, al provento derivante dalla cessione dell'intera partecipazione detenuta in SEA Energia Spa e ai proventi riferiti ai dividendi distribuiti dalle società partecipate nell'esercizio. Per maggiori dettagli sull'operazione di cessione si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

7.11 Proventi e oneri finanziari

La voce dei “Proventi ed oneri finanziari” risulta dettagliabile come segue:

Proventi (oneri) finanziari (in migliaia di euro)	2022	2021
Utili su cambi	7	1
Altri proventi finanziari	789	1.632
Totale proventi finanziari	796	1.633
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(13.858)	(16.380)
Perdite su cambi	(12)	(2)
Altri interessi passivi	(4.331)	(5.045)
Totale oneri finanziari	(18.201)	(21.427)
Totale proventi (oneri) finanziari	(17.405)	(19.794)

Gli oneri finanziari netti si riducono di 2.389 migliaia di euro, passando da 19.794 migliaia di euro nel 2021 a 17.405 migliaia di euro nel 2022. A fronte di una diminuzione, pari a 837 migliaia di euro, dei proventi finanziari, gli oneri finanziari registrano un miglioramento, in termini di riduzione di costi, pari a 3.226 migliaia di euro.

La riduzione degli oneri finanziari è stata determinata dalle seguenti principali componenti:

- minori interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine per 2.522 migliaia di euro, su cui incide (i) l'impatto nel 2021 del *negative carry* del "Bond 3.125", scaduto ad aprile 2021 ma rifinanziato anticipatamente nel 2020, (ii) minor ammontare dei *term loans* bancari, rimborsati tra il secondo semestre 2021 e il 2022, che ha consentito di controbilanciare l'impatto derivante dalla dinamica crescente dei tassi di interesse;
- azzeramento degli oneri finanziari su contratti derivati, estinti a scadenza a settembre 2021.

I proventi finanziari del 2021 beneficiavano dell'impiego della liquidità disponibile su alcuni conti correnti di tesoreria che ne assicuravano una migliore redditività; si precisa che nel 2022 gli impatti positivi legati alla dinamica crescente dei tassi di interesse ha impattato soltanto a partire dal secondo semestre dell'esercizio.

Per maggiori dettagli sulla variazione delle passività finanziarie si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.18.

7.12 Imposte

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Imposte":

Imposte (in migliaia di euro)	2022	2021
Imposte correnti	6.543	(104)
Imposte differite / (anticipate)	4.718	(25.037)
Totale imposte	11.261	(25.141)

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l'aliquota teorica e quella effettiva per l'esercizio 2022:

(in migliaia di euro)	2022	%
Risultato prima delle imposte	206.179	
Imposte sul reddito teoriche	49.483	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	(38.447)	-18,6%
IRAP	2.369	1,1%
Altro	(2.144)	-1,0%
Imposte effettive	11.261	5,5%

Le principali differenze fiscali di carattere permanente sono correlate all'integrale detassazione del contributo pubblico (iscritto a conto economico nella voce "Ricavi di Gestione") incassato nell'esercizio 2022, a parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia Covid-19 e del contributo riconosciuto, sotto forma di credito di imposta, alle imprese non energivore a parziale mitigazione dei maggiori oneri sostenuti per l'acquisto della componente energetica (iscritto a conto economico a riduzione della voce "Altri costi operativi").

L'ammontare della voce "Altro" si compone, principalmente, delle rettifiche su fiscalità, sia corrente che differita, di esercizi precedenti e degli effetti derivanti dalla variazione sulla valutazione attuariale della voce "Fondi relativi al personale".

8. Transazioni con Parti correlate

Di seguito sono riportati i saldi patrimoniali ed economici dei rapporti della Società con parti correlate per gli esercizi 2022 e 2021, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti della Società con Parti correlate		31 dicembre 2022			
	Crediti commerciali	Altri crediti correnti	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti	
<i>(in migliaia di euro)</i>					
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Prime SpA	4.985		836		10.454
Airport ICT Services Srl	783		2.124		
<i>Imprese collegate</i>					
Airport Handling SpA	3.780	442	5.017		
SACBO SpA	737		513		
Dufrital SpA	6.421		116		
Malpensa Logistica Europa SpA	1.087		1.246		
Areas Food Services Srl (ex SEA Services Srl)	871		1.633		
Disma SpA	130		115		
Totale Parti correlate	18.794	442	11.600		10.454
Totale voce di bilancio	126.153	6.455	190.144		39.444
% sul totale voce di bilancio	14,90%	6,85%	6,10%		26,50%

Rapporti della Società con Parti correlate		Esercizio chiuso al 31 dicembre 2022					
	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Materiali di consumo	Costi del lavoro	Proventi (Oneri) Finanziari Netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni	
<i>(in migliaia di euro)</i>							
<i>Imprese controllate</i>							
SEA Energia SpA (*)	1.755	65.027		(27)	607		24.235
SEA Prime SpA	12.733	6.319		(561)	(16)		3.778
Airport ICT Services Srl	125	12.910	90	(132)			(276)
<i>Imprese collegate</i>							
Airport Handling SpA	11.539	17.529		(40)			442
SACBO SpA (**)	1.261	11.715		(2)			
Dufrital SpA	29.333	2					
Malpensa Logistica Europa SpA	4.618			(20)			1.757
Areas Food Services Srl (ex SEA Services Srl)	4.346	4.004					
Disma SpA	222			(7)			
Totale Parti correlate	65.932	117.506	90	(789)	591		29.936
Totale voce di bilancio	728.559	254.297	10.435	185.129	(17.406)		29.936
% sul totale voce di bilancio	9,05%	46,21%	0,86%	-0,43%	-3,40%		100,00%

(*) In data 29 settembre 2022 la Società ha ceduto l'intera partecipazione detenuta nella SEA Energia SpA. I rapporti economici, pertanto, si riferiscono al periodo gennaio – settembre.

(**) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 11.715 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Rapporti della Società con Parti correlate	31 dicembre 2021			
(in migliaia di euro)	Crediti commerciali	Crediti Finanziari correnti	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti
<i>Imprese controllate</i>				
SEA Energia SpA	1.804	20.542	10.034	
SEA Prime SpA	4.327		800	11.517
<i>Imprese collegate</i>				
Aiport Handling SpA	4.646		6.875	
SACBO SpA	473		2.310	
Dufrital SpA	3.391		460	
Malpensa Logistica Europa SpA	1.264		1.105	
SEA Services Srl	489		759	
Disma SpA	119		104	
Totale Parti correlate	16.513	20.542	22.447	11.517
Totale voce di bilancio	97.998	20.542	145.280	236.825
% sul totale voce di bilancio	16,85%	100,00%	15,45%	4,86%

Rapporti della Società con Parti correlate	Esercizio chiuso al 31 dicembre 2021			
(in migliaia di euro)	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (Oneri) Finanziari Netti
<i>Imprese controllate</i>				
SEA Energia SpA	502	26.240	(37)	673
SEA Prime SpA	9.794	4.797	(573)	
<i>Imprese collegate</i>				
Airport Handling SpA	9.138	15.945	(40)	
SACBO SpA (*)	427	6.427	(3)	
Dufrital SpA	9.521	1		
Malpensa Logistica Europa SpA	4.723		(10)	
SEA Services Srl	2.042	991		
Disma SpA	225		(3)	
Totale Parti correlate	36.372	54.401	(666)	673
Totale voce di bilancio	319.261	152.566	136.311	(19.794)
% sul totale voce di bilancio	11,39%	35,66%	-0,49%	-3,40%

(*) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 6.427 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

8.1 Operazioni con società controllate

I rapporti commerciali in essere tra SEA e le società controllate sono rappresentati da:

- quanto ai rapporti fra SEA e SEA Prime SpA, trattasi di rapporti legati al contratto di sub concessione per la gestione dell'aviazione generale, sullo scalo di Linate, prorogata da SEA in data 26 maggio 2008 e scadente il 30 aprile 2041 per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali di aviazione generale e l'accertamento e riscossione, per conto di SEA, dei diritti aeroportuali e di sicurezza. Risulta in essere, inoltre, un accordo per la prestazione, da parte della Società in favore di SEA Prime SpA, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e contabile);

- con riferimento a Airport ICT Services Srl, afferiscono alle attività di fornitura e progettazione di sistemi informatici e del supporto all'uso degli stessi.

I crediti e i debiti finanziari sono relativi ai servizi di tesoreria accentrata (*cash pooling*) che SEA presta in favore delle controllate.

8.2 Operazioni con società collegate

Le transazioni tra la Società e le società collegate, nei periodi ivi indicati, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi la gestione commerciale dei parcheggi siti presso l'aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital e SEA Services);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (Areas Food Services Srl);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (DISMA);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling SpA).

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

8.3 Altri rapporti con Parti correlate

SEA PRIME SpA

Nel corso del 2022 SEA Prime ha distribuito dividendi a SEA per 3.778 migliaia di euro.

MALPENSA LOGISTICA EUROPA SpA

Nel corso del 2022 Malpensa Logistica Europa ha distribuito dividendi a SEA per 1.757 migliaia di euro.

AIRPORT HANDLING SpA

Nel corso del 2022 Airport Handling ha deliberato la distribuzione di dividendi a SEA per 442 migliaia di euro. L'incasso è avvenuto nel corso del mese di febbraio 2023.

9. Compensi degli Amministratori

Nell'esercizio 2022 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 671 migliaia di euro (621 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

10. Compensi del Collegio Sindacale

Nell'esercizio 2022 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 219 migliaia di euro (217 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

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 2022, sono stati pari a 177 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 55 migliaia di euro per altre attività (i compensi per l'esercizio 2021 sono stati pari a 175 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 55 migliaia di euro per altre attività). I compensi della società di revisione sono esposti al netto dei contributi Consob.

12. Impegni e garanzie

12.1 Impegni per investimenti

Si evidenziano di seguito i principali impegni per contratti di investimento con specifica dei raggruppamenti temporanei di impresa il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate:

Dettaglio impegni per progetto (in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	31 dicembre 2021
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	31.338	30.567
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastruttura di volo e viabilità di Linate e Malpensa	1.966	1.671
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	1.169	2.544
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	4.755	6.078
Totale impegni per progetto	39.228	40.860

12.2 Garanzie

Al 31 dicembre 2022 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie pari ciascuna a 36.422 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017, a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 25.000 migliaia di euro rilasciata alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 22.500 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussioni bancarie pari a 2.200 migliaia di euro e 2.000 migliaia di euro, a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 4 giugno 2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio denominato "Area addestrativa E.I. di Lonate Pozzolo e del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione bancaria pari a 2.268 migliaia di euro, a favore di European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) a garanzia del progetto RE-MXP (Resilience improvement of the Milan MXP airport against natural hazards by implementing infrastructure upgrades and a smart monitoring system in a multi-risk framework), co-finanziato dall'Unione Europea;
- fidejussione bancaria di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;

- 535 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

13. Stagionalità

Il *business* della Società è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sottolinea inoltre come le attività relative all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate siano per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità, in virtù del diverso profilo della clientela indiretta (i.e. *leisure* vs. *business*). Tale caratteristica consente di limitare i picchi di stagionalità quando si adotti una prospettiva consolidata alle dinamiche operative e finanziarie del sistema aeroportuale nel suo complesso.

I primi mesi del 2022 sono stati ancora contraddistinti da una nuova ondata pandemica legata alla nuova variante di Covid-19 che ha influenzato la regolare stagionalità del business.

14. Passività potenziali

Si rimanda a quanto esposto nelle Note esplicative in relazione a contenziosi su crediti (Nota 6.10) e rischi operativi (Nota 6.16). Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

15. Attività potenziali

Con riferimento alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano, confermata dalla Corte d'Appello di Milano con sentenza n. 331/2017, non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, tale attività potenziale non risulta riconosciuta nel conto economico, in applicazione dello IAS 37. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione.

16. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2022 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

17. Eventi e operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2022, la Società ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- Nel primo semestre 2022, la Società ha incassato i contributi pubblici (iscritti a conto economico tra i Servizi e altri ricavi, nella voce "Ricavi di Gestione") ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro, finalizzati alla parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia Covid-19;
- A seguito degli interventi legislativi del 2022 (DL n. 21/2022 - Decreto Ucraina bis, DL n. 115/2022 - Decreto Aiuti bis, DL n. 144/2022 - Decreto Aiuti Ter e DL n. 176/2022 - Decreto Aiuti Quater), la Società ha beneficiato di un contributo, sotto forma di un credito di imposta, di 6.056 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo alle imprese non energivore, a parziale

compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti nell'esercizio 2022, per l'acquisto di energia elettrica; tale contributo è stato rilevato nella voce "Altri costi operativi" a diretta riduzione del costo al quale il beneficio è associato. Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 6.12 e 7.5;

- In data 29 settembre 2022, la Società ha finalizzato la vendita dell'intera partecipazione della società controllata SEA Energia SpA alla società A2A Calore & Servizi Srl, rilevando un provento di 24.235 migliaia di euro, iscritto a conto economico nella voce "Proventi (oneri) da partecipazioni". Per maggiori dettagli sull'operazione di cessione si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- A seguito della costituzione a dicembre 2021 della società Airport ICT Services Srl, nel mese di febbraio 2022 SEA ha conferito in tale società, immobilizzazioni materiali per 6.039 migliaia di euro e passività, riconducibili principalmente al conferimento di personale, per 1.482 migliaia di euro.

18. Erogazioni pubbliche (articolo 1, commi 125-129 della Legge n. 124/2017)

Ai sensi della Legge n. 124/2017 e successive integrazioni, si comunica che la Società ha ricevuto, nel corso dell'esercizio 2022, le seguenti erogazioni pubbliche.

Beneficiario	Soggetto erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
SEA Spa	Stato	Contributo L. 30 dicembre 2020, n. 178, ai commi 714-720, a parziale mitigazione degli effetti economici derivanti dalla pandemia Covid-19	135.601
SEA Spa	Regione Lombardia	Contributo previsto dalla delibera della Giunta di Regione Lombardia a sostegno degli aeroporti lombardi di interesse nazionale appartenenti alle reti TEN-T	8.500
SEA Spa	Stato	Credito d'imposta a parziale compensazione dei maggiori oneri sostenuti nel 2022 per l'acquisto della componente energetica (DL 21/22, DL 155/22, DL 144/22 e DL 176/22)	6.056

Come richiesto dall'articolo 1 Legge n. 124/2017 comma 126 sono di seguito elencate le erogazioni effettuate di importo superiore a 10 migliaia di euro.

Beneficiario	Soggetto erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
Associazione Noi SEA	SEA Spa	Contributo liberale per l'annualità 2022	240
Teatro alla Scala	SEA Spa	Quota annuale socio fondatore	100
Curia Arcivescovile di Milano	SEA Spa	Contributo per il servizio religioso cattolico offerto dalle Cappellanie presso gli Aeroporti di Linate e Malpensa	31
Banco Alimentare	SEA Spa	Donazione di beni alimentari a favore dell'Ucraina	13

19. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2022

Si rimanda a quanto esposto in Relazione sulla Gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli