



Relazione e Bilancio

2010

Sommario

Informazioni generali	5	Sistema di Corporate Governance	61
Il Gruppo SEA	7	Sistema di Corporate Governance	63
Organi sociali	9	Modello di organizzazione e gestione ex D.Lgs. 231/01	63
Informazioni agli azionisti	9	Codice etico	64
Aree di business	10	Adempimenti in materia di privacy	64
Relazione degli amministratori sulla gestione del Gruppo SEA	11	Andamento economico, patrimoniale e finanziario del Gruppo SEA	65
Dati di sintesi	13	Andamento economico	67
Lettera agli azionisti	15	Andamento patrimoniale e finanziario	70
2010: eventi di rilievo	17	Rendiconto finanziario consolidato	72
Evoluzione prevedibile della gestione	20	Fattori di rischio relativi al Gruppo SEA	73
Mercati e normative: evoluzione	21	Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	75
Aviation	25	Gruppo SEA - Bilancio consolidato	77
Indicatori di performance	27	Prospetti contabili	79
Andamento del traffico passeggeri e merci	28	Nota integrativa al bilancio consolidato	83
Politica commerciale Aviation	32	Note alla situazione patrimoniale e finanziaria	98
Revisione degli accordi bilaterali nel 2010	32	Attivo corrente	102
Investimenti nell'area Aviation	33	Passività non correnti	106
Qualità	34	Passività correnti	108
Handling	35	Note al conto economico	110
Indicatori di performance	37	Relazione del Collegio sindacale sul bilancio consolidato	132
Andamento delle attività di handling	38	Relazione di certificazione al bilancio consolidato	134
Politica commerciale	40	Relazione degli amministratori sulla gestione SEA	135
Non Aviation	41	Andamento economico	138
Indicatori di performance	43	Andamento patrimoniale e finanziario	141
Politica commerciale Non Aviation	44	Dati significativi delle società partecipate e rapporti infragruppo	144
Andamento delle attività commerciali	44	SEA - Bilancio d'esercizio	149
Andamento delle attività Real Estate	48	Prospetti contabili	151
Andamento delle attività di produzione di energia elettrica e termica	48	Nota integrativa al bilancio SEA	156
Sviluppo sostenibile	49	Variazioni delle voci dell'attivo e del passivo	158
L'aeroporto quale driver di sviluppo del territorio	51	Attivo circolante	167
Gestione del territorio e dell'ambiente di riferimento	51	Passivo	170
Connettività degli scali	52	Elenco delle partecipazioni	177
Gestione delle risorse umane	55	Dati essenziali delle società controllate e collegate	178
Le risorse umane	57	Analisi delle voci del conto economico	180
Gestione operativa	57	Relazione del Collegio sindacale sul bilancio	190
Sviluppo e formazione	58	Relazione di certificazione al bilancio	194
Comunicazione interna	58	Glossario	195
Welfare aziendale	59		
Relazioni industriali	59		
Safety	60		

Informazioni generali

Il Gruppo SEA

Struttura del Gruppo al 31 dicembre 2010

SEA SpA

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

Legenda:

Partecipazione di controllo

Partecipazione di collegamento

Partecipazione in altre società

(*) La partecipazione in Malpensa Logistica Europa si è ridotta al 25% a seguito del perfezionamento, nel 2010, della cessione delle quote della Società ad Argol

(**) Nell'aprile 2011 Malpensa Energia S.p.A. assumerà la denominazione di SEA Energia SpA

(***) Il 3 marzo 2011 il Gruppo SEA ha ceduto tale partecipazione

Profilo

Il Gruppo SEA gestisce il sistema aeroportuale milanese in base alla Convenzione, di durata quarantennale, sottoscritta nel 2001 fra SEA ed ENAC.

SEA, e le società del Gruppo, gestiscono e sviluppano gli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, garantendo tutti i servizi e le attività connessi, quali l'approdo e la partenza degli aeromobili, la gestione della sicurezza aeroportuale, le prestazioni di handling passeggeri e merci, il continuo sviluppo dei servizi commerciali a passeggeri, operatori e visitatori attraverso un'offerta molto ampia e differenziata.

Il Gruppo SEA produce energia elettrica e termica sia per la copertura del fabbisogno dei propri aeroporti sia per la vendita al mercato esterno.

Il sistema aeroportuale milanese è situato in una delle aree europee a maggiore sviluppo economico e rappresenta anche un ponte tra il Mediterraneo e l'Europa continentale.

Il particolare posizionamento geografico ed economico degli scali gestiti dal Gruppo SEA è arricchito anche dalla sua collocazione su una delle principali direttrici di sviluppo della rete di trasporto trans-europea - TEN-t, volta a facilitare lo spostamento di persone e merci fra Occidente e Oriente, non solo nel continente europeo, ma anche da e verso il Medio ed Estremo Oriente.

Il prodotto interno lordo (PIL) della Lombardia, area di riferimento degli scali di Malpensa e Linate, ammonta a 311 miliardi di euro e rappresenta il 20,4% di quello nazionale, attestandosi al secondo posto fra i bacini aeroportuali europei, subito dopo Parigi e prima di Londra e Madrid.

Lombardia - Principali indicatori	
Superficie (kmq)	23.862
Popolazione residente (mln)	9,8
Imprese attive per kmq	34,5
PIL per capita a prezzi correnti (€ mgl)	31,7
Importazioni (€ mln)	96,3
Esportazioni (€ mln)	82,0

Fonte: Annuario Statistico Regionale della Lombardia - dicembre 2010

Il sistema aeroportuale gestito dal Gruppo SEA comprende:

- l'aeroporto di Milano Malpensa, collocato a circa 48 km da Milano è collegato alle principali località del Nord Italia e alla Svizzera attraverso la rete ferroviaria (30 minuti di percorrenza dal centro città) e da un sistema viario, anche autostradale. Malpensa opera attraverso due terminal passeggeri e un terminal merci:
 - Terminal 1, dedicato a clientela business e leisure su rotte nazionali, internazionali e intercontinentali, con aree destinate a vettori di linea e charter;
 - Terminal 2, dedicato al traffico low-cost di alta fascia;
 - Cargo City, che conferma Malpensa quale primo aeroporto italiano per merce trasportata, e fra i principali scali cargo europei;
- l'aeroporto di Milano Linate, a circa 8 km da Milano è lo scalo europeo più vicino al centro della città di riferimento, cui è collegato dal sistema di trasporto urbano. Lo scalo è dedicato ad una clientela frequent flyer su rotte nazionali ed internazionali intra UE di particolare appeal.

	Sistema aeroportuale milanese	Malpensa	Linate
Compagnie aeree presenti (*)	167	147	20
Banchi di check-in	354	283	71
Gates di imbarco	153	124	29
Piazzole aeromobili	174	139	35
Spazi commerciali	127	88	39
Spazi per la ristorazione	68	51	17
Posti auto per parcheggi al pubblico	15.300	10.250	5.050

(*) Solo vettori di linea che nell'anno hanno operato almeno 10 voli

Organi sociali

Consiglio di amministrazione⁽¹⁾	Presidente e CEO	Giuseppe Bonomi
	Amministratori	Lino Girometta ⁽³⁾
		Raffaele Cattaneo ⁽⁴⁾
		Alberto Ribolla ⁽²⁾⁽⁴⁾
		Marco Pagnoncelli ^{(2) (4)}
Collegio sindacale	Presidente	Giancarlo Giordano
	Sindaci effettivi	Aldo Londei
		Fabio Malcovati
		Maria Luisa Mosconi
		Raffaella Pagani
Società di revisione		PricewaterhouseCoopers SpA

(1) Nominato dall'Assemblea del 28 aprile 2010 per un triennio, che scade con l'approvazione del bilancio d'esercizio 2012

(2) Membro del Comitato di controllo interno del Gruppo SEA

(3) Membro del Comitato etico

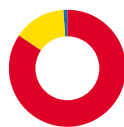
(4) Membro del Comitato per la remunerazione degli amministratori

Informazioni agli azionisti

Il capitale sociale di SEA è pari a 27.500.000,00 euro, suddiviso in 250 milioni di azioni, del valore nominale di 0,11 euro ciascuna. Al 31 dicembre 2010 SEA non detiene azioni proprie.

L'azionariato è così suddiviso :

Azionisti pubblici		%
n. 14 enti/società	Comune di Milano	84,56
	ASAM	14,56
	Provincia di Varese	0,64
	Comune di Busto Arsizio	0,06
	Altri azionisti pubblici	0,14
Azionisti privati		
n. 515 azionisti (*)		0,05



Azionisti	%
● Comune di Milano	84,6
● ASAM	14,6
● Altri	0,9

(*) In base alla comunicazione Consob n. DME 4059866 SEA è esclusa dall'elenco degli emittenti titoli diffusi

Per maggiori informazioni contattare:

Tel: +39 02 74852864

Oppure visitare il sito www.seamilano.eu

Aree di business

Aviation

Le attività Aviation includono la gestione e lo sviluppo delle infrastrutture degli Aeroporti di Malpensa e Linate (terminal, infrastrutture di volo, piazzali di sosta aeromobili), la gestione delle infrastrutture centralizzate e i servizi di sicurezza.

A fronte di tali servizi, offerti in regime di esclusiva e soggetti a regolamentazione, il Gruppo SEA, attraverso la capogruppo SEA S.p.A., percepisce diritti e corrispettivi.

Tipologia di ricavi: diritti aeroportuali (aeromobili, passeggeri e merci), corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate (ad es. loading bridges, BHS, sistemi informativi centralizzati), corrispettivi per i controlli di sicurezza (relativi a passeggeri e bagagli a mano e al 100% del bagaglio da stiva).

I diritti e i corrispettivi per la sicurezza sono stabiliti da decreti ministeriali; i corrispettivi per le infrastrutture centralizzate sono soggetti a vigilanza di ENAC.

Handling

Le attività di handling includono tutti i servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta, che il Gruppo SEA fornisce ai vettori che operano sul proprio sistema aeroportuale. Le attività del comparto, liberalizzate ai sensi del D.Lgs. 18/99, sono svolte, per l'handling rampa, passeggeri e merci, dal Gruppo SEA attraverso SEA Handling S.p.A. .

Tipologia di ricavi: corrispettivi per lo svolgimento delle attività di handling rampa (che comprendono i servizi prestati in area air-side, fra cui: sbarco, trasporto e imbarco passeggeri, merci e bagagli, bilanciamento aeromobili, smistamento e riconcilio bagagli) e di handling passeggeri (che comprendono i servizi prestati in area landside, fra cui: check in e lost & found).

Non Aviation

Le attività Non Aviation includono le attività retail (vendita al pubblico duty free e duty paid, ristorazione, autonoleggi, attività bancarie, pubblicità); la gestione dei parcheggi; le attività e la gestione degli spazi a supporto di handler terzi, vettori, operatori di logistica cargo e di manutenzione aerea; le attività di real estate; altre attività (fra cui: vendita di energia a terzi, locazioni, servizi tecnologici e di progettazione).

Tipologia di ricavi: le attività Non Aviation sono svolte direttamente da SEA S.p.A., Società del Gruppo SEA, o da terzi. In questo caso il Gruppo SEA percepisce un corrispettivo variabile (royalty) sulle attività prestate dall'operatore terzo, in generale corrispondente a una percentuale sul fatturato realizzato, con un minimo garantito e/o un corrispettivo fisso per l'uso degli spazi aeroportuali.

**Relazione
degli amministratori
sulla gestione
del Gruppo SEA**

Dati di sintesi

Dati economici del Gruppo⁽¹⁾

Ricavi operativi (EUR .000.000)



EBITDA operativo (EUR .000.000)



Risultato netto di Gruppo (EUR .000.000)



Investimenti infrastrutturali (EUR .000.000)^(*)



Indebitamento finanziario netto di Gruppo (EUR .000.000)



(*) comprensivi delle infrastrutture finanziate attraverso contributi dallo Stato ex L 44 9/85

(1) I dati non considerano l'effetto dell'interpretazione IFRIC 12. In considerazione dell'uscita dal perimetro di consolidamento di Malpensa Logistica Europa i dati 2008 e 2009 sono stati adeguati per renderli comparabili con quelli del 2010. Nell'arco temporale considerato gli effetti di tale operazione sulle altre voci sono trascurabili, per cui non si è proceduto ai relativi adeguamenti

Ricavi consolidati 2010: 633,7 milioni di euro



Ricavi consolidati 2010 ^(*)	%
Aviation	41,4
Handling	19,9
Non Aviation	31,5
Ricavi da applicazione IFRIC 12	7,3

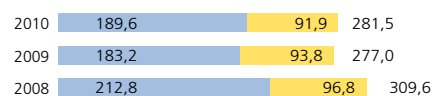
(*) I ricavi 2010 di SEA sono pari a 267,4 milioni di euro per le attività Aviation e a 197,6 milioni di euro per quelle Non Aviation. Le attività di handling non sono svolte direttamente da SEA

Traffico

Passeggeri (.000.000)



Movimenti (.000)



Merci (.000 tons)



■ Malpensa ■ Linate

Ulteriori dati economico-finanziari del Gruppo SEA

Il bilancio del Gruppo SEA è stato redatto applicando i principi contabili internazionali adottati dall'Unione Europea (di seguito IFRS).

Al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione economico-finanziaria del 2010, le tabelle che seguono riportano alcuni dati e indicatori riferiti al bilancio consolidato del Gruppo SEA al 31 dicembre 2010, confrontati con i due esercizi precedenti.

Si precisa che, a seguito dell'applicazione dell'interpretazione IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessio-

ne" che disciplina le modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione fra il settore pubblico e il settore privato, i dati relativi al 2009 sono stati rideterminati per tenere conto degli effetti di tale nuova interpretazione, illustrati in dettaglio nella nota n. 33 del bilancio consolidato.

In considerazione dell'uscita dal perimetro di consolidamento di Malpensa Logistica Europa i dati relativi ai ricavi e all'EBITDA 2008 e 2009 sono stati adeguati per renderli comparabili con quelli del 2010. Nell'arco temporale considerato gli effetti di tale operazione sulle altre voci sono trascurabili, per cui non si è proceduto ai relativi adeguamenti.

Euro milioni	2010	2009	2008
Risultati economici			
Ricavi operativi	587,6	555,9	608,2
Ricavi da adeguamento IFRIC	46,1	42,6	-
Costi operativi	432,9	416,9	437,6
Costi da adeguamento IFRIC	43,4	40,2	-
Risultato operativo	97,9	61,9	32,4
Risultato netto	63,1	55,0	1,8
Stato patrimoniale			
Patrimonio netto	393,8	325,1	272,1
Indebitamento finanziario netto	344,7	361,9	402,5
Capitale immobilizzato (*)	962,0	928,3	925,5
Indici economico - finanziari			
EBITDA margin (**)	23,8%	23,6%	28,1%
Leverage (Indebitamento finanziario netto/EBITDA)	2,3	2,6	2,4
Coverage Ratio (EBITDA/Oneri Finanziari)(***)	13,2	7,8	8,7
Personale			
Numero dipendenti a fine esercizio	5.178	5.313	5.458

(*) Non include le immobilizzazioni finanziarie

(**) Non considerando l'interpretazione IFRIC 12 l'EBITDA margin è: 25,2% per il 2010; 25% per il 2009

(***) Include solo gli oneri finanziari inerenti l'indebitamento finanziario a breve e medio/lungo termine

Lettera agli azionisti

La relazione sulla gestione del Gruppo SEA è redatta dando maggiore risalto, ove opportuno, alle questioni rilevanti per l'insieme delle società incluse nel consolidamento, in particolare di SEA SpA.

Signori azionisti,

il 2010 ha segnato un'inversione di tendenza nel settore del trasporto aereo mondiale che, nel 2009 aveva subito il declino più consistente degli ultimi anni, in un contesto di acuta crisi economica e finanziaria internazionale, iniziato già nella seconda metà del 2008, in un momento in cui il trasporto aereo segnava importanti ritmi di crescita, fortemente penalizzati in seguito dalla volatilità dei prezzi del petrolio e dalla congiuntura particolarmente avversa. Il recupero di attività del trasporto aereo registrato nel 2010, con una crescita a livello mondiale dell'8,2% nel segmento passeggeri e del 20,6% in quello merci, segna un lieve miglioramento rispetto ai volumi di inizio 2008, in cui la crisi del settore non si era ancora conclamata.

Nonostante tali risultati la redditività delle compagnie aeree a fine 2010 è rimasta su livelli particolarmente bassi, tali da far ritenere ancora molto complesso lo scenario del trasporto aereo, caratterizzato da un'elevata sensibilità al controllo dei costi da parte dei vettori, con conseguenti possibili negativi riflessi sullo sviluppo dei network operativi.

Il recupero del traffico aereo del 2010 è stato peraltro caratterizzato da significative differenze tra le diverse aree geografiche, che hanno risentito delle differenti condizioni economiche dei paesi di riferimento e, nel caso dell'Europa, anche di contingenti fattori avversi quali, in aprile - maggio, l'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull e, in dicembre, le severe condizioni meteorologiche nel Nord e Centro Europa, che hanno determinato giornate di blocco totale del traffico aereo in molti cieli europei, con ripercussioni negative anche nelle giornate successive, a causa dei necessari tempi di ripresa del traffico da parte dei vettori.

A fronte di incrementi del traffico superiori al 9% per i passeggeri e al 24% per le merci in aree caratterizzate da una crescita economica sostenuta, quali il Sud Est Asiatico e il Medio Oriente, in Europa si sono registrati andamenti significativamente inferiori (+5,1% nel segmento passeggeri e +10,8% in quello cargo) risentendo di una più debole congiuntura economica, negativamente influenzata anche dallo stato delle finanze pubbliche di alcuni paesi dell'area.

In linea con quanto evidenziato dalla IATA, proprio le particolari condizioni vissute nel 2010 dal trasporto aereo europeo, in cui i disagi derivanti dalla diffusione delle ceneri vulcaniche e dalle difficili condizioni atmosferiche di fine anno hanno influito pesantemente sulla vita di molti individui, limitandone la mobilità e le capacità di relazione, evidenziano la

centralità del trasporto aereo a livello mondiale e l'importanza fondamentale delle infrastrutture aeroportuali nella gestione della connettività.

In tale complesso e variegato mercato, la performance di Malpensa è stata fra le migliori in Europa (+7,9% di passeggeri e +26,6% per le merci), in linea con aeroporti caratterizzati dalla presenza di un hub carrier e/o da un posizionamento geografico tale da non comportare blocchi di attività per le ceneri vulcaniche islandesi, che hanno invece impattato significativamente sull'intero sistema aeroportuale gestito dal Gruppo SEA: la chiusura di Malpensa e Linate in alcune giornate di aprile e maggio ha comportato la perdita di circa 500 mila passeggeri e di oltre 3.700 movimenti. In assenza di tale fenomeno la crescita di Malpensa sarebbe stata del 9,9% per i passeggeri e del 4,9% per i movimenti (invece del 7,4% e del 3,9%).

A fine anno i passeggeri transitati negli scali gestiti dal Gruppo SEA hanno superato i 27 milioni e le merci gestite hanno toccato quasi le 438 mila tonnellate, con Malpensa che è cresciuta, rispetto all'anno precedente, di oltre 1,4 milioni di passeggeri - tornando di fatto ai livelli di traffico del 2008 (in cui Alitalia ha operato come hub carrier sino a fine marzo) - e di 90 mila tonnellate di merce, incrementando il traffico di tale segmento del 5% rispetto al 2008 (in cui il Gruppo Alitalia operava ancora nell'all cargo di Malpensa).

Tali positivi risultati sono stati supportati dalla politica del Gruppo SEA di continuare nella promozione del proprio sistema aeroportuale, e in particolare di Malpensa, quale porta da e verso le più importanti destinazioni business e leisure mondiali, posizionandosi sull'offerta di rotte e frequenze particolarmente appeal, quali quelle dell'Asia Pacifico, area di destinazione in cui Milano ha una posizione di assoluta preminenza nel panorama dei principali scali internazionali europei. Anche nel 2010 è proseguito l'ingresso di nuovi vettori e l'offerta di rotte aggiuntive: nel periodo che va dal post de hubbing alla fine del 2010, a Malpensa hanno iniziato ad operare 26 nuovi vettori e l'offerta di rotte aggiuntive è aumentata di 740 frequenze settimanali, di cui 30 all cargo.

In questo articolato e complesso scenario, e nonostante minori ricavi per circa 6 milioni di euro derivanti dalla chiusura degli aeroporti di Malpensa e Linate a seguito della diffusione della nube di cenere vulcanica islandese, il Gruppo SEA a fine 2010 ha ottenuto risultati soddisfacenti, con un Margine Operativo Lordo (MOL) di 151,0 milioni di euro e un risultato netto di 63,1 milioni di euro.

Tali risultati includono l'effetto positivo derivante dall'incasso di 27,3 milioni di euro conseguente il risarcimento dei danni subiti a causa della legittima decurtazione, ad opera del Ministero dei Trasporti, delle tariffe per le attività di handling determinate per gli anni 1987, 1989 e 1990 (al netto di tale fattore

non ricorrente l'utile netto è pari a 43,6 milioni di euro).

Si segnala che i suddetti risultati risentono della modifica del perimetro di consolidamento del Gruppo SEA, a seguito del passaggio a terzi del controllo di Malpensa Logistica Europa, avvenuto con l'operazione di cessione del 75% del capitale della Società (il cui effetto sul Margine Operativo Lordo di fine 2009 era pari a 1,4 milioni di euro).

Il risultato del Gruppo SEA risente anche del positivo andamento di SEA Handling che, a fine anno, ha evidenziato un significativo miglioramento del MOL, attestatosi a -8,6 milioni di euro (rispetto a -23,2 milioni del 2009), riducendo la perdita operativa di periodo del 63%.

Tali risultati si sono riflessi anche in un miglioramento dell'indebitamento finanziario netto di Gruppo che, a fine 2010, ammonta a 344,7 milioni di euro (in riduzione rispetto ai 361,9 milioni di euro del 2009).

Tali positivi risultati sono stati conseguiti nonostante il persistere del negativo differenziale competitivo fra i livelli tariffari italiani e quelli europei. Il Gruppo SEA, ritenendo fondamentale il recupero di tale differenziale (che a fine 2010 si attesta al 35%), nel corso dell'anno si è fortemente impegnato nel completamento dell'iter per la sottoscrizione del Contratto di Programma in deroga e, primo fra i gestori aeroportuali con le caratteristiche suddette, ha ottenuto in novembre l'approvazione, da parte di ENAC, dei principi alla base della relativa regolazione tariffaria, sostenendo in febbraio 2011 le consultazioni con gli utenti aeroportuali, e contando di completare, di comune intento con le Autorità, entro il primo semestre del 2011 l'attività propedeutica alle autorizzazioni definitive all'entrata in vigore del Contratto di Programma.

Nonostante il livello dei diritti aeroportuali italiani non sia, al momento, in alcun modo correlato all'impegno infrastrutturale dei gestori aeroportuali, nel 2010 il Gruppo SEA ha continuato nello sviluppo degli investimenti previsti dal piano industriale, considerando fondamentale poter disporre di infrastrutture adeguate all'attesa crescita del traffico aereo nel prossimo decennio, e alla sempre più forte connotazione degli aeroporti quali "città aeroportuali", concentrandosi in particolare, a Malpensa, su interventi quali i lavori per lo sviluppo della Cargo City (che doterà lo scalo di una capacità aggiuntiva di trattamento merci di oltre 500 mila tonnellate), l'ampliamento del Terminal 1 e la realizzazione del terzo satellite (il cui ter-

mine lavori, previsto per il 2012, consentirà di disporre di una superficie aggiuntiva di circa 128 mila mq, con un forte impatto anche sull'offerta commerciale dello scalo), il completamento di aree di parcheggio automobili a Malpensa e Linate (per un totale di oltre 3.500 posti aggiuntivi).

Nel 2010 il Gruppo SEA ha continuato nella politica commerciale, intrapresa dallo scorso anno, di forte interesse verso il cliente finale, con il quale si vuole instaurare un continuo rapporto che va dalla fidelizzazione attraverso la loyalty card (la cui diffusione ha raggiunto quasi i 40 mila aderenti), alle offerte differenziate per scalo, allo sviluppo di una strategia e-commerce per la vendita di prodotti e servizi, non esclusivamente da parte del solo Gruppo SEA. L'utilizzo della tecnologia web sarà l'elemento caratterizzante anche per lo sviluppo di Malpensa quale "virtual hub", finalizzato a rafforzare i transiti nello scalo mediante accordi con operatori specializzati nella distribuzione e commercializzazione di collegamenti aerei, cui si aggiunge un servizio di connessione facilitato dal gestore aeroportuale, per i passeggeri in coincidenza, anche fra vettori low-cost e tradizionali, sia con servizi sui bagagli che sull'eventuale trasporto fra terminal.

Nell'anno sono proseguiti i contatti fra il Gruppo SEA e SACBO, finalizzati all'individuazione di sinergie industriali e di modelli di partnership innovativi, che possano rafforzare le specificità e le caratteristiche di Malpensa, Linate e Bergamo. L'obiettivo di tale confronto, estendibile anche agli aeroporti di Brescia e Verona, è quello di accelerare il processo di superamento della frammentazione del sistema del trasporto aereo italiano.

Anche nel 2010 il Gruppo SEA ha continuato ad avvalersi degli ammortizzatori sociali (CIGS e procedure di mobilità) concessi a seguito dello stato di crisi determinato dal de-hubbing di Alitalia. L'applicazione di tali strumenti da parte delle funzioni aziendali di staff e operative, di SEA e di SEA Handling, è avvenuta in maniera mirata, per un totale di oltre 1,1 milioni di ore di CIGS, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente.

Alla luce dei risultati raggiunti e degli impegni che attendono il Gruppo SEA nei prossimi mesi, un sentito ringraziamento ai dipendenti e ai partners che hanno continuato e continueranno a supportarne le attività.

2010: eventi di rilievo

Il nuovo brand SEA e il rinnovamento del Gruppo

I processi di rinnovamento aziendale che stanno coinvolgendo l'intero Gruppo SEA, e che lo impegneranno ancora significativamente, sono espressi anche dalla scelta di procedere a una trasformazione visiva della comunicazione. In tale ottica la definizione di un nuovo brand, essenziale ma incisivo, rappresenta un segno per gli Stakeholder con il quale il Gruppo comunica la velocità, la rapidità e la determinazione alla base dei risultati raggiunti in risposta alla crisi degli ultimi anni, trasformandola in un'opportunità di revisione strategica e di crescita.

Si segnala che, nell'ambito del processo di rinnovamento dell'immagine aziendale, anche la controllata Malpensa Energia modificherà nei primi mesi del 2011 la propria denominazione in SEA Energia, con l'obiettivo di comunicare immediatamente la presenza del Gruppo anche in tale settore di attività.

Eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull: una perdita di 500 mila passeggeri e 6 milioni di euro di ricavi. In assenza di tale evento la crescita dei passeggeri serviti dal Gruppo SEA sarebbe stata del 7,3% (in particolare del 9,9% a Malpensa)

La diffusione della nube di cenere per l'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull, iniziata il 16 aprile 2010 e proseguita anche in maggio, ha determinato la chiusura pressoché totale dello spazio aereo del Centro e Nord Europa, cui è seguito anche il blocco dell'attività di Malpensa e Linate (dalle 6.00 del 17 aprile fino alle 12.00 del 20 aprile).

Il permanere del fenomeno eruttivo ha determinato una seconda e successiva chiusura degli scali europei che, su Malpensa e Linate, si è limitata al periodo fra le 8.00 e le 14.00 del 9 maggio.

Le giornate di blocco totale del trasporto aereo in gran parte del continente europeo, con effetti negativi anche sui collegamenti con il Nord America, e il successivo lento ripristino della regolare attività che ha richiesto alcuni giorni (oltre a determinare rinunce al viaggio da parte di passeggeri), hanno avuto un effetto negativo su tutti gli scali interessati, i quali hanno dovuto inoltre sostenere i costi per la permanenza dei passeggeri bloccati nelle strutture aeroportuali.

La IATA ha stimato che, per le sole compagnie aeree, tale fenomeno ha determinato minori ricavi per circa 1,3 miliardi di euro, generando significativi disagi per più di 1,2 milioni di passeggeri al giorno.

A Malpensa e Linate il fenomeno ha determinato una perdita di quasi 3.700 movimenti e di circa 500 mila passeggeri (di cui oltre 350 mila a Malpensa), con un

impatto economico molto significativo, stimabile in non meno di 6 milioni di euro di minori ricavi.

Il traffico passeggeri degli scali gestiti dal Gruppo SEA, in mancanza di tale evento, avrebbe registrato pertanto una crescita del 7,3% (rispetto al 5,3% effettivo) e l'EBITDA avrebbe raggiunto 167 milioni di euro. In particolare si segnala che Malpensa avrebbe superato i 19 milioni di passeggeri, ovvero il livello del 2008 in cui, sino a marzo, il Gruppo Alitalia non aveva ancora dato luogo al de-hubbing.

easyJet: a Malpensa +10% dei passeggeri e +8,9% dei movimenti, nonostante i pesanti effetti della nube vulcanica sul network del vettore

Nel corso del 2010 easyJet ha ulteriormente rafforzato la propria presenza nel low-cost terminal di Malpensa (Terminal 2), introducendo 43 nuove frequenze settimanali verso importanti destinazioni internazionali, fra cui Lione, Tolosa, Casablanca e Oporto.

Nel 2010 i passeggeri serviti dal vettore a Malpensa sono stati oltre 5,1 milioni (+10%) con circa 40 mila movimenti (+8,9%), confermando il ruolo del Terminal 2 di Malpensa quale principale base del vettore nell'Europa continentale. La performance di easyJet a Malpensa è particolarmente soddisfacente considerando che il network del vettore è stato particolarmente colpito dagli effetti della nube di cenere vulcanica dovuto al posizionamento delle proprie basi anglosassoni in un'area geografica più pesantemente interessata dal fenomeno eruttivo, con conseguenti ripercussioni sulla rete internazionale dei collegamenti serviti.

Lufthansa Italia: consolidamento delle attività a Malpensa (+43,8% dei passeggeri e +21% dei movimenti)

Nel 2010 Lufthansa Italia, confermando la propria significativa presenza a Malpensa quale centro da e verso il quale indirizzare traffico nazionale e internazionale, ha trasportato più di 1,2 milioni di passeggeri (+43,8%) con oltre 15 mila movimenti (+21%), operando circa 170 collegamenti settimanali con importanti destinazioni italiane ed europee. Nell'anno il vettore ha ulteriormente rafforzato la sua presenza a Malpensa, introducendo, fra le altre, nuove tratte verso Stoccolma, Varsavia, Palermo, Praga e incrementando i collegamenti verso Napoli e Budapest.

A fine 2010 il Gruppo Lufthansa ha servito a Malpensa e Linate 2,2 milioni di passeggeri e oltre 29 mila movimenti, rappresentando l'8% del traffico passeggeri e il 10,3% dei movimenti.

Infine, nel mese di gennaio 2011, il Gruppo Lufthansa

ha annunciato la riorganizzazione del proprio business passeggeri. A decorrere dall'1 aprile 2011, a conferma del particolare interesse per il mercato italiano, tutte le attività passeggeri del Gruppo Lufthansa (Lufthansa Italia, Air Dolomiti e la gestione della rete commerciale) verranno ricondotte sotto un'unica responsabilità, caso unico nella struttura organizzativa del vettore, con l'obiettivo di creare una forte azione sinergica.

Malpensa: prosegue l'ingresso di nuovi importanti vettori internazionali

Nel 2010 è proseguita la politica di attrazione di importanti vettori internazionali al fine di ampliare la connettività di Milano, in particolare verso le aree a maggiore sviluppo economico, quali quelle del Medio ed Estremo Oriente:

- a fine marzo, grazie ad un'autorizzazione provvisoria rilasciata da ENAC, Cathay Pacific, già presente a Milano solo nel segmento all cargo, ha iniziato anche l'attività passeggeri, collegando Malpensa e Hong Kong con quattro voli settimanali, garantendo in tal modo ai passeggeri un'ampia flessibilità per i viaggi fra l'Italia e le destinazioni dell'Estremo Oriente e dell'Australia
- da dicembre hanno iniziato la propria attività altri due importanti vettori: Jet Airways, principale compagnia aerea indiana, ha introdotto un volo giornaliero con Nuova Delhi, da cui i passeggeri potranno raggiungere 51 destinazioni in India e altre importanti destinazioni dell'Estremo Oriente; Oman Air, vettore di riferimento dell'Oman, opera 4 collegamenti settimanali sulla rotta Milano-Muscat, consentendo poi di proseguire verso destinazioni quali Colombo, Mumbai e Nepal.

Si rammenta che anche altri vettori, fra cui Tunisair, Afriqiyah, Libian Arab e Turkish Airlines, hanno potuto attivare nuovi servizi e/o incrementare le frequenze operate dallo scalo di Malpensa a seguito dell'ottenimento di autorizzazioni provvisorie da parte di ENAC.

AirOne: nuovi voli da Malpensa

Da fine marzo il Gruppo Alitalia ha rafforzato la propria presenza a Malpensa potenziando l'attività di AirOne nello scalo. Il vettore, posizionando 5 aeromobili Airbus A320 presso il Terminal 1 dello scalo, ha iniziato ad operare collegamenti giornalieri verso alcune destinazioni nazionali e internazionali, consentendo al Gruppo Alitalia, a fine 2010, di trasportare oltre 1 milione di passeggeri su Malpensa.

Malpensa: atterrato l'Airbus A380

Gli investimenti attuati dal Gruppo SEA nel corso degli ultimi anni confermano che l'offerta di Malpensa in termini infrastrutturali costituisce uno dei fattori di sviluppo dello scalo che è nel gruppo degli aeroporti europei in grado di accogliere tutti gli aeromobili di ultima generazione, fra cui l'Airbus A380. A tale proposito si segnala che in luglio vi è stato il debutto di Lufthansa a Malpensa con un A380 cui, nello stesso mese, è seguita Emirates.

Attività cargo a Malpensa: superati i livelli di traffico del 2008 in cui Alitalia movimentava oltre 112 mila tonnellate di merce

Nel 2010, con oltre 422 mila tonnellate di merce trattata, Malpensa ha superato il livello del traffico cargo registrato nel 2008 (pari a 403,6 tonnellate), ultimo anno di piena attività del Gruppo Alitalia nel segmento all cargo, e ha confermato il proprio ruolo di principale hub italiano per il trasporto merci trattando il 46% della merce italiana via aerea.

Tale leadership è stata sostenuta dall'incremento di attività registrato dai vettori presenti nello scalo, in particolare dall'introduzione di nuove rotte e frequenze da parte di Cargolux Italia, Cargoitalia, Korean Air, Asiana, Qatar Airways ed Ethiad Airways.

Revisione degli accordi bilaterali: ulteriori negoziati e autorizzazioni provvisorie

Nel corso del 2010 è proseguita l'attività di revisione di alcuni accordi bilaterali, in particolare quelli con alcune importanti aree ad alto sviluppo economico e commerciale quali Vietnam, Panama, Nigeria, Brasile, Bahrain e Russia, quest'ultimo relativamente ai sorvoli transiberiani per i voli all cargo.

Grazie a tali accordi Gulf Air ha introdotto, da marzo 2011, un collegamento quadrisettimanale con il Bahrain, e Vietnam Airlines ha già manifestato interesse ad operare in code-sharing con Alitalia via Parigi, prevedendo la possibilità di introdurre, nel medio termine un collegamento diretto da Milano.

L'ingresso di alcuni nuovi operatori, e l'incremento di attività di altri, è stato reso possibile anche dal rilascio delle cosiddette autorizzazioni provvisorie ENAC che, tuttavia, non hanno riguardato alcune rotte particolarmente importanti per il rafforzamento del network di Malpensa, quali Singapore - Milano - New York, che Singapore Airlines vorrebbe attivare in tempi brevi e per il quale si attende una decisione da parte del Ministero dei Trasporti.

Virtual hub: sviluppo dei servizi “ViaMilano”

A fine 2010 è stata avviata la fase di test del progetto “ViaMilano” il nuovo servizio del Gruppo SEA che offre, attraverso lo scalo di Malpensa, la possibilità di raggiungere destinazioni nazionali e internazionali combinando due o più tratte in coincidenza anche se operate da vettori diversi, low-cost e tradizionali, a condizioni economiche significativamente vantaggiose.

I clienti potranno effettuare le prenotazioni via web o nella propria agenzia di viaggio. Fra i servizi offerti ai passeggeri che usufruiscono di “ViaMilano” si segnalano desk di accoglienza bagagli, transfer dedicato con navette ad alta frequenza, un percorso agevolato per i controlli di sicurezza in aeroporto e facilitazioni e sconti per lo shopping a Malpensa.

È prevista inoltre la possibilità di stipulare coperture assicurative per garantirsi da costi aggiuntivi in caso di perdita del volo di connessione.

SEA Handling: il processo di risanamento continua, -63% di perdita operativa rispetto al 2009

Nel 2010 è proseguito e si è consolidato il processo di revisione organizzativa di SEA Handling iniziato nel 2009, anche con la ridefinizione del perimetro di attività per renderlo più aderente al profilo dei competitor di settore, con l’obiettivo di un progressivo risanamento economico della Società da raggiungere attraverso la specializzazione nelle attività “core” del segmento handling e l’offerta di servizi di elevata qualità, fortemente orientati alle esigenze del cliente.

Tale strategia si riflette nel risultato raggiunto da SEA Handling a fine 2010: pur registrando una perdita operativa di 8,6 milioni di euro, su cui ha pesato anche il fermo delle attività per le ceneri vulcaniche islandesi, si è evidenziata una riduzione di oltre il 63% rispetto al 2009, in cui toccava 23,2 milioni di euro.

Rispetto al 2007, ultimo anno di piena attività del Gruppo Alitalia prima del de-hubbing, la perdita operativa della Società si è ridotta di circa 34 milioni di euro (passando da 42,5 milioni a 8,6 milioni di euro).

Accessibilità di Malpensa: l’Alta Velocità collega lo scalo con l’Italia; nuovi collegamenti con le stazioni di Milano Centrale e Milano Cadorna

L’ultimazione dei lavori per l’adeguamento della stazione ferroviaria alle esigenze dei treni ad alta velocità ha consentito a Malpensa di essere direttamente raggiungibile dalla stazione Centrale di Milano con il treno Freccia Rossa, la linea ad alta velocità delle Ferrovie dello Stato. Da settembre 2010 il nuovo servizio consente collegamenti più facili e veloci con le principali città italiane mediante quattro treni giornalieri, ampliando significativamente la catchment area dello scalo. Nel corso dell’anno si sono arricchiti anche i servizi verso il centro di Milano, che ora è collegato allo scalo sia dalla stazione Centrale che da quella di Cadorna, segnando di fatto il definitivo superamento del problema dell’accessibilità dello scalo.

Airport Carbon Accreditation: ottenimento della “Neutrality”

L’impegno profuso dal Gruppo SEA per ridurre le emissioni dirette e indirette di CO₂, ha permesso di conseguire un importante riconoscimento internazionale: gli scali di Malpensa e Linate, primi fra i maggiori aeroporti europei, hanno ottenuto il massimo livello di accreditamento 3+ “Neutrality” nel contesto dell’iniziativa europea denominata “Airport Carbon Accreditation”, promossa da ACI Europe (dopo aver conseguito a fine 2009 il livello 3 “Optimisation”).

Valorizzazione partecipazioni societarie

Malpensa Logistica Europa: completamento del processo di cessione della maggioranza

Come previsto dal contratto di cessione del 75% del capitale di Malpensa Logistica Europa al Gruppo Argol, nel corso del 2010 vi è stato l’incasso delle ultime due tranche in cui era suddivisa l’operazione.

GESAC: cessione della quota detenuta da SEA

Con l’obiettivo di razionalizzare il portafoglio di partecipazioni detenute dal Gruppo SEA, nel 2010 sono iniziate le trattative per la cessione della partecipazione detenuta da SEA in GESAC, pari al 5% del capitale sociale della Società che gestisce lo scalo di Napoli Capodichino. Al termine di tale attività F2i, fondo infrastrutturale che possiede già il 65% del capitale di GESAC, ha acquisito, nel marzo 2011, la quota detenuta da SEA, per un controvalore di 8,2 milioni di euro.

Evoluzione prevedibile della gestione

Lo scenario macroeconomico atteso individua opportunità di ulteriore recupero delle economie internazionali, anche se in misura differenziata a seconda delle aree geografiche di riferimento, in particolare nei paesi dell'Area Euro, ancora condizionati dagli interventi di riequilibrio dei bilanci pubblici.

In tale contesto le stime IATA individuano per il 2011 un ulteriore incremento del traffico aereo mondiale, superiore al 5% sia nel segmento passeggeri che in quello merci (anche se su livelli inferiori a quelli del 2010, che hanno beneficiato del rimbalzo successivo alla profonda crisi del 2009).

Il Gruppo SEA, proseguendo nella crescita delle diverse aree di business gestite, nell'efficientamento dei processi e nello sviluppo della capacità offerta, ritiene possibile un'evoluzione positiva dei risultati 2011, ove il contesto di riferimento non subisca significative modifiche. Eventuali down side economici e rialzi dei

costi delle materie prime, originati anche da fattori geopolitici, al momento non chiaramente individuabili, potrebbero influire su tale processo, richiedendo specifici interventi aggiuntivi.

A tal proposito si segnala che la crisi in atto nei paesi del Nord Africa che si affacciano sul bacino del Mediterraneo, i cui esiti non sono al momento individuabili, potrebbe produrre effetti negativi sul recupero delle economie internazionali, in particolare dell'Area Euro, anche a seguito dell'innalzamento dei prezzi del petrolio la cui volatilità incide fortemente sull'attività dei vettori aerei, con conseguente possibile contrazione del recupero di traffico in atto, e pesanti effetti sulla stabilità di alcune compagnie aeree: secondo stime IATA, per ogni dollaro di aumento del prezzo medio di un barile di petrolio, le compagnie potrebbero subire un aumento complessivo dei costi di 1,6 miliardi di dollari.

Mercati e normative: evoluzione

Il settore del trasporto aereo è fortemente correlato all'andamento economico internazionale e dei paesi di riferimento che, influenzando anche la propensione al volo dei passeggeri, condiziona significativamente l'offerta dei vettori, sempre più interessati da processi di riorganizzazione e forte controllo dei costi, anche attraverso alleanze internazionali in grado di aumentare le economie di scala.

In tale contesto i gestori aeroportuali, pur non essendo direttamente assoggettati a taluni rischi del settore del trasporto aereo quali la volatilità del prezzo delle materie prime - in particolare del petrolio, risentono significativamente delle strategie di sviluppo dei vettori, dei fattori di instabilità geopolitica internazionale, nonché di tutti quegli eventi che, a vario titolo, possono incidere sull'utilizzo del mezzo aereo, anche in termini di regolamentazione normativa, nazionale e internazionale.

Di seguito si riporta un'analisi dell'evoluzione dell'andamento dei mercati e delle normative di riferimento nel corso del 2010.

Quadro economico di riferimento

Nel 2010 si sono manifestati i primi segnali di ripresa dalla profonda crisi economica e finanziaria che ha segnato i mercati mondiali negli ultimi 18 mesi: gli interventi effettuati da stati e istituzioni sovranazionali e il dinamismo delle nazioni emergenti, hanno sostenuto un non semplice e complesso processo di recupero della crescita, che tuttavia non ha consentito un completo ritorno dei principali indicatori economici ai valori pre-crisi, in un contesto in cui permangono una spiccata volatilità dei mercati finanziari e delle commodity, nonché una forte differenziazione fra le economie dei vari paesi.

Le stime del Fondo Monetario Internazionale confermano tale scenario: la crescita del 5% del PIL mondiale del 2010 è stata fortemente sostenuta dai paesi emergenti, fra cui si segnalano gli andamenti di Cina (+10,3%), India (+9,7%), gli altri paesi del Sud Est Asiatico (+6,7%), Brasile (+7,5%), mentre le economie dei paesi sviluppati hanno registrato performance più contenute (USA +2,8%, Giappone +4,3%, Gran Bretagna +1,7%, Area Euro +1,8%).

Anche all'interno dell'Area Euro si sono registrate significative differenze, passando da una crescita del 3,6% del PIL tedesco a quella dell'1% dell'Italia e alla contrazione dello 0,2% della Spagna.

A fronte di una costante crescita dei paesi emergenti, in particolare dell'area asiatica in cui si manifestano però anche segnali di surriscaldamento inflazionistico, le economie più sviluppate hanno invece sofferto per la debole ripresa dei consumi, per un'elevata disoccupazione con conseguente stagnazione dei reddi-

ti e, nell'Area Euro, anche per i timori connessi allo stato delle finanze pubbliche dei paesi periferici, con conseguente avvio di politiche di consolidamento fiscale tese a controllare il livello del debito pubblico dell'Area.

La ripresa globale cui si è assistito nel corso del 2010, in particolare dalla seconda metà dell'anno, è stata quindi fortemente segmentata, non accompagnata da un ribilanciamento dei conti pubblici e da un processo di ridefinizione della struttura delle economie dei paesi in espansione, nelle quali aumenti dei prezzi delle commodity e del food (manifestatisi in particolare nell'ultima parte dell'anno) potrebbero generare anche tensioni geopolitiche, i cui effetti non sono al momento definibili.

In tale contesto, con il Fondo Monetario Internazionale che per il 2011 individua una crescita del PIL mondiale del 4,4%, ancora fortemente differenziata fra le aree dei paesi più sviluppati (con crescita del 3% per gli USA, del 2,2% per la Germania e dell'1% per l'Italia) e quelle dei paesi emergenti (+9,6% per la Cina, +8,4% per l'India e gli altri paesi del Sud Est Asiatico), non sono venuti meno rischi di raffreddamento congiunturale, ove crisi del settore finanziario, con conseguenti riduzioni delle disponibilità, dovessero riflettersi sull'economia reale e/o eventuali tensioni sui prezzi di alcune commodity, in particolar modo del petrolio, dovessero incidere sulla crescita dei paesi emergenti.

Trasporto aereo e aeroporti

Nel 2010 il settore del trasporto aereo ha manifestato un significativo miglioramento rispetto ai due anni precedenti in cui la crisi economica mondiale, particolarmente severa nella prima metà del 2009 e l'elevato livello dei prezzi petroliferi manifestatosi nel 2008, avevano fortemente inciso sia sulla domanda di trasporto aereo che sui costi delle compagnie, determinando una forte contrazione della redditività. La IATA stima che l'industria del trasporto aereo nel periodo 2008-2009 ha registrato una perdita complessiva superiore a 25 miliardi di dollari USA, mentre nel 2010 si registra un ritorno ai profitti (circa 15 miliardi di dollari USA), nonostante l'anno sia stato funestato da alcuni eventi naturali che hanno inciso negativamente sul traffico aereo, in particolare europeo: l'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull in aprile e maggio (che ha determinato la chiusura dello spazio aereo del Centro e Nord Europa con riflessi significativi anche sui collegamenti con gli USA); le sfavorevoli condizioni meteorologiche di dicembre in molti scali europei, le cui attività sono rimaste bloccate per alcuni giorni.

Rispetto all'anno precedente, le statistiche IATA evidenziano nel 2010 una crescita del trasporto aereo mondiale dell'8,2% nel segmento passeggeri e del 20,6% in quello delle merci che, eccedendo l'offerta,

ha richiesto, nel corso dell'anno, che i vettori incrementassero la capacità (rispettivamente + 4,4% per i passeggeri e +8,9% per il cargo).

La crescita del traffico aereo ha registrato significative differenze fra le diverse aree geografiche; in particolare i vettori del Medio ed Estremo Oriente, favoriti dai sostenuti ritmi di crescita delle rispettive economie, hanno registrato gli incrementi di traffico più significativi (rispettivamente +17,8% e +9,0% per il segmento passeggeri e +26,7% e +24,0% per le merci), mentre i vettori di Nord America ed Europa, penalizzati dal relativo andamento economico (e quelli europei anche dall'impatto di eventi naturali sfavorevoli) hanno evidenziato incrementi più ridotti, attestandosi rispettivamente a +7,4% e +5,1% per i passeggeri e a +21,8% e +10,8% per le merci.

In un contesto in cui il mercato europeo del trasporto aereo, pur migliorando le proprie performance, ha registrato andamenti inferiori a quelli del resto del mondo, il traffico gestito dagli aeroporti europei è stato anch'esso caratterizzato da una significativa differenziazione su cui hanno influito le avverse condizioni naturali (non analoghe nel continente) e le specifiche capacità infrastrutturali che, in alcuni casi, hanno limitato le performance dei relativi scali, per cui ad andamenti piuttosto limitati (Londra Heathrow -0,2% di passeggeri, Parigi Charles de Gaulle +0,4%, Madrid +2,9%, Amsterdam +3,8%) si sono contrapposte crescite significative (Monaco +6,2%, Roma Fiumicino +7,5%, Vienna +8,7%).

In tale contesto si segnala che la performance di Malpensa è stata fra le migliori in Europa (+ 7,9% di passeggeri e +26,6% per le merci), in linea con aeroporti caratterizzati dalla presenza di un hub carrier e/o da un posizionamento geografico tale da non comportare blocchi di attività per le ceneri vulcaniche islandesi.

Anche nel 2010, in risposta alle complesse condizioni dei mercati e alle necessità di migliorare la redditività delle compagnie aeree, è proseguito il processo di concentrazione orientato alla creazione di grandi vettori sovranazionali con un ruolo di propulsori nelle alleanze internazionali di riferimento. A tal proposito si segnala che nel 2010 vi sono stati il merger British Airways/Iberia (entrambi membri di Oneworld), che opereranno con il marchio International Airlines Group - IAG, quello Continental/United (già in Star Alliance) la cui unione determina la nascita della più grande compagnia aerea al mondo per volume di traffico (371 destinazioni in 59 paesi e 144 milioni di passeggeri), l'avvio della fusione fra Southwest Airlines, leader nel settore low-cost USA, e AirTran Holdings, l'annuncio di trattative fra la brasiliana TAM e la cileña LAN.

Lo sviluppo del sistema delle alleanze, che segna un'innovazione significativa, ha coinvolto nel 2010 anche un importante vettore low cost: Air Berlin ha annunciato il suo ingresso ufficiale in Oneworld dal 2012, con l'obiettivo di consolidare la propria attività e presenza negli aeroporti in cui opera.

Anche nel 2010 il difficile contesto del mercato del trasporto aereo ha determinato la crisi di alcuni importanti vettori, quali Japan Airlines e Mexicana, che hanno iniziato profondi piani di ristrutturazione operativa, economica e finanziaria.

In tale scenario le stime IATA per il 2011, pur evidenziando un ulteriore aumento del trasporto aereo, prevedono ritmi di crescita più contenuti rispetto al 2010, che ha rappresentato un anno di forte recupero rispetto ai due anni precedenti, caratterizzati da una crisi economica mondiale particolarmente severa nel 2009 e dall'elevato livello dei prezzi petroliferi del 2008. In particolare, per il 2011 sono previste crescite del traffico mondiale del 5,3% per il segmento passeggeri e del 5,5% per quello cargo. Si segnala, tuttavia, che tali prospettive di crescita del traffico potrebbero essere limitate dalle conseguenze di eventuali down side economici e della volatilità dei prezzi del petrolio, su cui le crisi in atto nei paesi del Nord Africa potrebbero avere effetti al momento non ancora definibili e, in ogni caso, di impatto significativo sui costi dei vettori aerei e sulla relativa capacità di gestione dei network.

Quadro normativo e regolamentare di riferimento

Diritti aeroportuali e corrispettivi regolamentati.

Il differenziale negativo, che da sempre ha caratterizzato i livelli tariffari italiani rispetto a quelli riconosciuti nei principali paesi europei, nel 2010 non ha registrato alcuna riduzione, nonostante l'entrata in vigore, dal 21 gennaio, del provvedimento del Ministero dei Trasporti di adeguamento dei diritti aeroportuali (Decreto dell'8 ottobre 2009), che incrementa all'inflazione programmata relativa all'anno 2009 (+1,5%) i valori dei diritti di approdo e partenza e delle tasse d'imbarco passeggeri.

A fine 2010 i diritti aeroportuali in Italia sono inferiori di quasi il 40% rispetto ai principali scali internazionali europei, che negli ultimi anni hanno goduto di forti incrementi tariffari per riuscire ad affrontare il calo di traffico e l'attuale crisi economica.

Tale gap tariffario costituisce un fattore che limita le capacità di sviluppo del sistema del trasporto aereo italiano, non consentendo di poter definire piani di investimento supportati da adeguati livelli di remunerazione. La sottoscrizione di Contratti di Programma contribuirà a rendere più definito lo scenario in cui le società di gestione aeroportuale operano, incentivando la crescita dell'intero sistema del trasporto aereo.

In vista del completamento dell'iter di definizione dei Contratti di Programma, la Legge finanziaria 2010 aveva introdotto la possibilità di ridurre parzialmente il gap tariffario con l'Europa, prevedendo l'introduzione dell'anticipazione dei diritti di imbarco passeggeri, fino ad un massimo di 3 euro per passeggero in partenza. A tal fine SEA, primo fra i gestori italiani,

ha presentato formale istanza per l'ottenimento di tale anticipazione, recependo le indicazioni dell'ENAC ed sperando, nel corso dell'estate 2010, anche le previste consultazioni con gli utenti; ma il decreto di aumento dei diritti, ad oggi, non è ancora stato emanato per nessuno degli aeroporti che hanno presentato la relativa istanza.

Nel corso dell'anno l'impegno del Gruppo SEA per definire il Contratto di Programma per gli scali di Malpensa e Linate è stato particolarmente intenso e incline a cogliere tutte le opportunità regolamentari. In particolare, nell'ambito delle deroghe concesse ai sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale con traffico superiore a 8 milioni di passeggeri (art. 17, comma 34-bis della Legge 102 del 3 agosto 2009 e successive modificazioni) SEA, primo fra i gestori con tali caratteristiche, ha trasmesso già in marzo all'ENAC la documentazione per la sottoscrizione del proprio Contratto di Programma in deroga, basato su un sistema tariffario "dual till", di durata decennale, con periodi di revisione tariffaria quinquennali.

Il Consiglio di Amministrazione dell'ENAC, nella seduta del 15 novembre, ha approvato i principi che, una volta condivisi dalle amministrazioni vigilanti, consentiranno la definizione del Contratto di Programma di SEA. Nel febbraio 2011 SEA ha anche affrontato la fase delle consultazioni con gli utenti aeroportuali aventi come oggetto il piano investimenti, le previsioni di traffico, il piano della qualità e degli indicatori ambientali.

Tariffe di handling

Con sentenza n. 5794/2008 il TAR Lombardia ha accolto il ricorso presentato da SEA per il risarcimento dei danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione, ad opera del Ministero dei Trasporti, delle tariffe per l'attività di handling determinate per gli anni 1987, 1989 e 1990 e ha condannato il Ministero dei Trasporti al risarcimento, nei confronti di SEA, dei danni liquidati in complessivi 8.106.307,48 euro, oltre a interessi legali e rivalutazione monetaria.

Il Ministero dei Trasporti ha impugnato la sentenza con istanza di sospensiva respinta dal Consiglio di Stato. L'8 gennaio 2010 il Ministero dei Trasporti ha dato esecuzione alla decisione di primo grado (evitando così ulteriori incrementi della quota interessi e rivalutazione). Il pagamento, del valore complessivo pari a 27,3 milioni di euro, deve intendersi effettuato in forza dell'esecutività della decisione, la cui conferma definitiva è rimessa alla decisione di merito del Consiglio di Stato.

Indagine della Commissione Europea su SEA Handling

Nel giugno 2010 la Commissione Europea ha avviato un esame sui provvedimenti adottati dal 2002 per coprire le perdite subite da SEA Handling, ritenendo i relativi interventi incompatibili con le regole UE sugli aiuti di Stato.

Nel coprire le perdite SEA ritiene di aver agito secondo il principio dell'investitore privato in un'economia di mercato: gli interventi di copertura sono giustificati da una logica di mercato. SEA ha infatti deciso di sopportare, in un'ottica imprenditoriale, le perdite della propria controllata SEA Handling per il periodo necessario alla riorganizzazione della Società, avviato con lo scorporo del ramo di azienda handling, al fine di un recupero di produttività e di un incremento dei ricavi dell'attività di handling; tali interventi sono del resto la diretta conseguenza del rispetto, da parte di prudenti amministratori, di obblighi di ordine generale prescritti dal diritto comune societario nel consueto rapporto fra controllante e controllata.

A seguito della pubblicazione del provvedimento su GUCE (Gazzetta Ufficiale delle Comunità Europee), le parti coinvolte, fra cui SEA e SEA Handling, stanno predisponendo le relative osservazioni.

Capacità di Linate

Relativamente all'assetto dei voli a Linate si rileva che il nulla osta deliberato dall'Autorità Garante della Concorrenza all'intesa Alitalia-AirOne, che ha influito anche sull'assetto del traffico dello scalo, prevede che, entro il 3 dicembre 2011, sia stabilito il termine entro il quale devono cessare le posizioni di monopolio eventualmente determinatesi a seguito dell'operazione, in ogni caso previo avvio di uno specifico provvedimento istruttorio.

Certificazione degli handler aeroportuali operanti in Italia

In linea con l'attenzione posta dalla Commissione Europea sulla qualità e sull'adeguatezza dei servizi di handling forniti negli scali europei, nel gennaio 2011 l'ENAC ha approvato un nuovo regolamento per la certificazione delle società che prestano servizi di handling negli aeroporti italiani. Fra le principali novità introdotte si evidenziano l'adozione di criteri più stringenti per la certificazione delle società che desiderano accedere a tale mercato, in particolare per gli scali con un traffico superiore a 5 milioni di passeggeri, l'impossibilità di ottenere l'autorizzazione per servizi frazionati, ma solo per categorie di servizi, l'adozione del contratto nazionale di categoria e la previsione di sanzioni nel caso di inosservanza delle prescrizioni del regolamento.

L'adozione di tale nuovo regolamento determina una maggiore selezione all'accesso al mercato dell'handling aeroportuale in Italia, consentendo maggiore stabilità, sicurezza e regolarità nell'erogazione dei servizi di assistenza a terra di passeggeri e aeromobili.

Tassazione del trasporto aereo in Europa

La crescita del traffico aereo in Europa potrebbe essere condizionata negativamente dalle politiche di ripianamento dei deficit di bilancio in atto in alcuni paesi dell'Area Euro che, già dal 2011, introducono misure fiscali che colpiscono negativamente il settore. In particolare la Germania introduce una nuova "Air

Passenger Tax” da inizio 2011 (compresa fra 8 euro per i voli nazionali e 45 euro per i voli intercontinentali), l’Austria da marzo 2011 prevede l’applicazione di un’imposta addizionale sui passeggeri in partenza, ad esclusione dei transiti (pari a 8 euro per il breve-medio raggio e a 35 euro per il lungo raggio) e l’Italia, limitatamente al solo scalo di Fiumicino, introdurrà un’addizionale a favore del Comune di Roma (1 euro per passeggero in partenza), nonostante nel passato provvedimenti simili non si siano rivelati efficaci, portando ad una contrazione del traffico e ai conseguenti effetti di minore crescita dell’intero sistema economico di riferimento.

Si segnala, inoltre, che la Commissione Europea sta discutendo anche la proposta di abolizione dell’esenzione IVA per il settore del trasporto aereo internazionale, con la motivazione che la detassazione sia un vantaggio competitivo nei confronti di altri mezzi di trasporto (in particolare l’alta velocità ferroviaria).

Slot

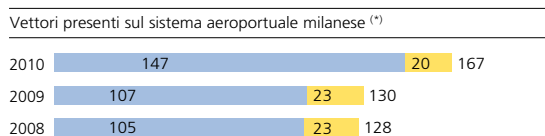
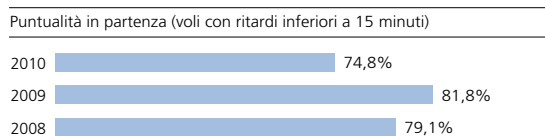
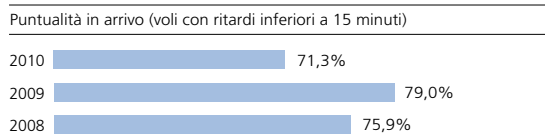
In merito alla possibilità di commercializzazione degli slot, che è stata valutata dalla Commissione Euro-

pea nel corso del 2010, gli aeroporti hanno mostrato interesse nell’indirizzare la relativa disciplina in modo da avere un ruolo attivo nel processo di vendita, nonché il riconoscimento nelle tariffe aeroportuali dell’eventuale valore commerciale assegnato dai vettori agli slot, assimilandoli ad investimenti infrastrutturali. La Commissione Europea dovrebbe pronunciarsi in merito a tale argomento nella seconda metà del 2011.

Sistema regolatorio della sicurezza aeroportuale

Nell’ambito del tema relativo al continuo modificarsi degli assetti regolatori e operativi in tema di sicurezza aeroportuale, si segnala che nel corso del 2010 sono stati effettuati test per valutare l’affidabilità degli scanner aeroportuali per l’individuazione dei liquidi pericolosi al fine di consentire il trasporto di liquidi ai passeggeri in transito provenienti da scali al di fuori della Comunità Europea. A tale proposito si sottolinea che l’adozione di tali nuove misure di sicurezza potrebbe essere posticipata dalle riserve espresse da alcuni aeroporti relativamente all’affidabilità dei risultati dei test condotti.

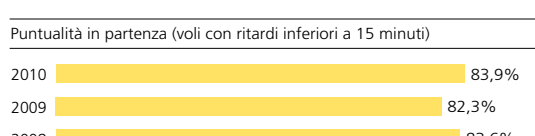
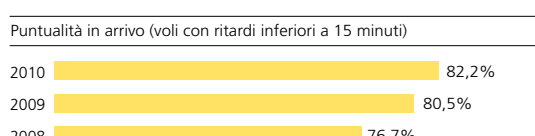
Indicatori di performance



(*) Solo vettori di linea che nell'anno hanno operato almeno 10 voli

Legenda:

■ Malpensa ■ Linate



Traffico 2010

	Movimenti			Passeggeri (1)			Merci (tonn.) (2)		
	31/12/2010	31/12/2009	% ⁽³⁾	31/12/2010	31/12/2009	% ⁽³⁾	31/12/2010	31/12/2009	% ⁽³⁾
Malpensa	189.580	183.182	3,5	18.714.187	17.349.602	7,9	422.429	333.720	26,6
Linate	91.907	93.764	-2,0	8.295.436	8.293.839	0,0	15.520	13.656	13,7
Sistema aeroportuale gestito dal Gruppo SEA	281.487	276.946	1,6	27.009.623	25.643.441	5,3	437.949	347.376	26,1

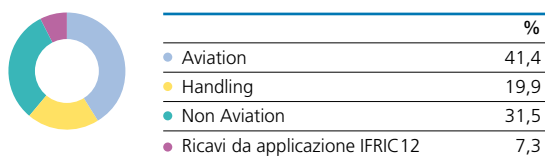
(1) Il numero dei passeggeri in transito è considerato una sola volta

(2) Le tonnellate di merce e posta in transito e l'aviocamionato non sono considerati

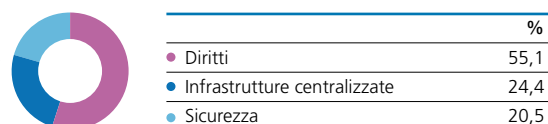
(3) Gli scostamenti percentuali sono relativi al corrispondente periodo dell'esercizio precedente

Ricavi Aviation 2010

Ricavi consolidati 2010^(*): 633,7 milioni di euro



Aviation



(*) I ricavi 2010 di SEA sono pari a 267,4 milioni di euro per le attività Aviation e a 197,6 milioni di euro per quelle Non Aviation. Le attività di handling non sono svolte direttamente da SEA

Andamento del traffico passeggeri e merci

Traffico passeggeri

Nello scenario di parziale ripresa economica e di recupero del traffico aereo del 2010, il sistema aeroportuale gestito dal Gruppo SEA ha registrato, rispetto all'esercizio precedente, un aumento del 5,3% dei passeggeri e dell'1,6% dei movimenti, su cui ha influito positivamente l'andamento di Malpensa (+7,9% di passeggeri e + 3,5% nei movimenti), dove è proseguita la politica di attrazione di importanti vettori internazionali in precedenza non operanti nello scalo e l'aumento delle frequenze offerte anche da parte delle compagnie già presenti. Sul risultato conseguito dagli scali gestiti dal Gruppo SEA hanno inciso negativamente le pesanti ripercussioni sul traffico aereo europeo dell'eruzione vulcanica islandese, avvenuta nei mesi di aprile e maggio: il blocco delle attività di Malpensa e Linate si è tradotto in una perdita di circa 500 mila passeggeri e di oltre 3.700 movimenti.

In assenza di tale evento la crescita del sistema aeroportuale gestito dal Gruppo SEA sarebbe stata del 7,3% per i passeggeri e del 3% per i movimenti (in particolare a Malpensa si sarebbe registrato un incremento rispettivamente del 9,9% e del 4,9%). La ripartizione del traffico passeggeri a fine 2010 conferma la ripartizione del traffico fra più vettori, limitando fortemente la concentrazione che si registrava prima del de-hubbing: il Gruppo Alitalia si attesta a poco più di 7,4 milioni di passeggeri (meno del 29% del totale transitato fra Malpensa e Linate, rispetto al 52,3% di fine 2007 toccato da Alitalia e AirOne), mentre gli altri vettori, che nel 2009 avevano già garantito un traffico di oltre 18,3 milioni di passeggeri, sono cresciuti di ulteriori 1,2 milioni di clienti, registrando un incremento del 6,8%.

Malpensa

A fine 2010 a Malpensa si è registrata una crescita del 7,9% del traffico passeggeri (+1,4 milioni rispetto all'esercizio precedente). Tale incremento, conseguito nonostante le significative limitazioni al traffico aereo europeo determinate dalla diffusione della nube di cenere vulcanica islandese (che a Malpensa ha determinato la perdita di circa 350 mila passeggeri), è stato sostenuto dall'aumento di attività di quasi tutti i principali vettori operanti sullo scalo, con easyJet cresciuta di quasi 465 mila passeggeri, Lufthansa Italia di circa 375 mila, e il Gruppo Alitalia di quasi 228 mila (prevalentemente con i voli operati attraverso AirOne).

Nel corso dell'anno Malpensa ha confermato il proprio ruolo di importante snodo per Star Alliance che, a fine 2010, rappresenta il 23% del traffico dello scalo, registrando un incremento del 23% dei passeggeri trasportati, grazie alla crescita di Lufthansa Italia, Turkish Airlines, Austrian e TAP, nonché all'ingresso nell'alleanza di Aegean e TAM. Fra le altre alleanze di vettori presenti sullo scalo, Sky Team (16 % del traffico) ha re-

gistrato un più contenuto incremento di attività (+5%) sostenuto dagli andamenti di Aeroflot, Gruppo Alitalia, CSA, Korean Air e Delta. Oneworld (5,4% del traffico) ha invece registrato una diminuzione (-3%) fortemente penalizzata dagli andamenti di British Airways e Iberia, su cui hanno influito anche gli scioperi che hanno riguardato le due compagnie nelle fasi di pre closing del merger. Di seguito si riporta un'analisi dell'andamento del traffico suddivisa fra i due terminal dello scalo.

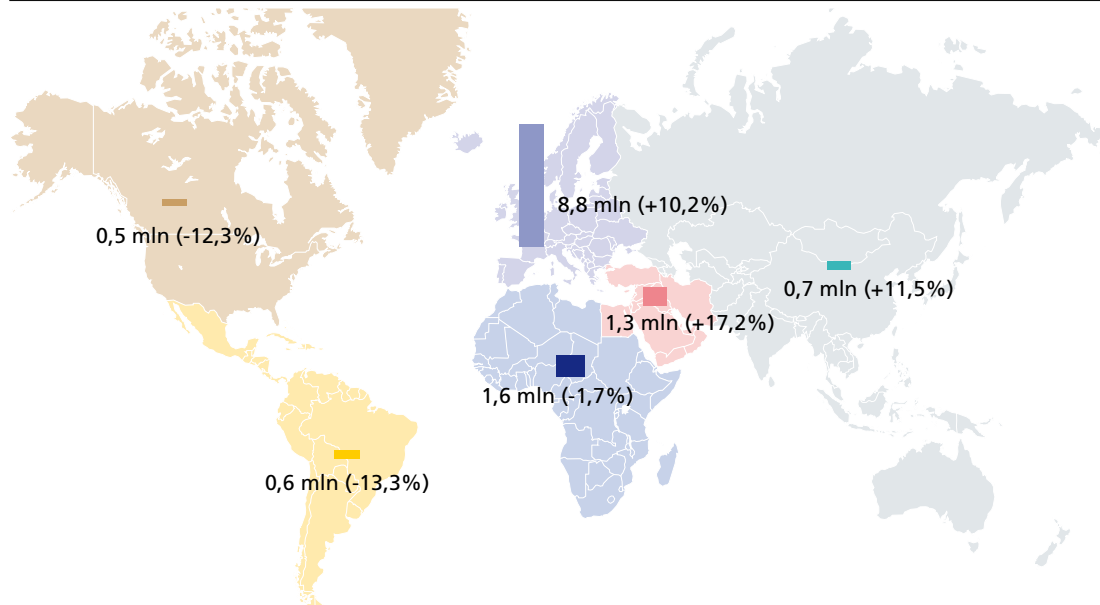
Malpensa Terminal 1

L'incremento di oltre 897 mila passeggeri del Terminal 1 (+7,1% rispetto al 2009) è stato favorito da molteplici fattori:

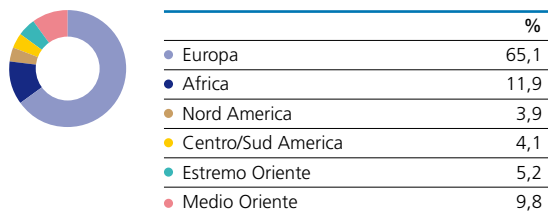
- l'ulteriore incremento di attività di Lufthansa Italia che, con circa 170 collegamenti settimanali verso destinazioni italiane e internazionali, ha trasportato nel corso del 2010 oltre 1,2 milioni di passeggeri (+43,8%). Nel corso dell'esercizio il Gruppo Lufthansa, anche grazie all'attività di Air Dolomiti, ha registrato una crescita del 26,1% (+450 mila passeggeri), superando i 2,1 milioni di passeggeri
- l'ingresso di alcuni vettori internazionali, fra cui Cathay Pacific (favorito anche dalla concessione di autorizzazioni provvisorie in attesa della revisione del relativo contratto bilaterale), Oman Air e Jet Airways, primario vettore indiano
- l'incremento di attività delle compagnie aeree già presenti. In particolare fra i vettori che hanno aumentato le proprie frequenze si segnalano Saudi Arabian Airlines (2 voli aggiuntivi per Jeddah e Riad), SriLankan (da 2 a 3 voli settimanali per Colombo), Air Berlin (12 nuovi collegamenti settimanali con Stoccarda e 6 voli in più a settimana per Norimberga), Turkish Airlines (2 frequenze settimanali verso Antalya e Bodrum e 3 voli settimanali in più verso Istanbul), ed El Al (2 collegamenti aggiuntivi verso Tel Aviv)
- l'aumento di attività del Gruppo Alitalia che ha introdotto un collegamento trisettimanale con Miami e che, attraverso il marchio AirOne, ha iniziato ad operare collegamenti con importanti destinazioni italiane e del bacino del Mediterraneo. Grazie a tali operazioni, a fine 2010 il Gruppo Alitalia ha trasportato quasi 228 mila passeggeri in più rispetto al 2009 (+14,6%).

Il significativo recupero di traffico operato dai vettori presenti nel Terminal 1 di Malpensa ha determinato un incremento del 2,3% dei passeggeri sulle rotte internazionali e del 3,6% su quelle intercontinentali. Fra le direttrici di traffico che hanno registrato gli incrementi di traffico più significativi si evidenziano il Medio ed Estremo Oriente, trainati dalla crescita delle rispettive economie.

Traffico passeggeri per area geografica



Malpensa: passeggeri 2010, Terminal 1: 13,6 milioni



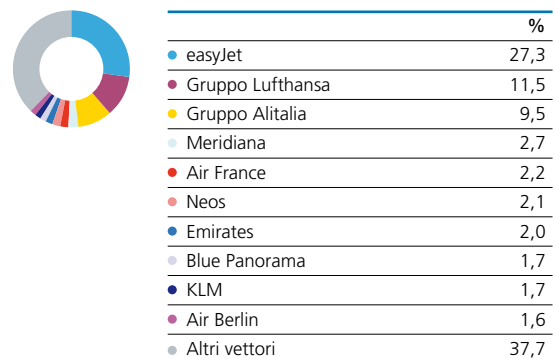
Malpensa Terminal 2

Nel corso del 2010 il Terminal 2 di Malpensa ha servito oltre 5,1 milioni di passeggeri (+10% rispetto al 2009), sostenuto dalla significativa crescita di easyJet, che tuttavia è stata penalizzata dalle limitazioni al traffico aereo derivanti dalla diffusione della nube di cenere vulcanica islandese (i cui effetti sono stati particolarmente significativi negli scali londinesi, importante snodi del network operativo di easyJet).

L'incremento di attività di easyJet a Malpensa, che ha confermato il ruolo dello scalo quale principale base per l'Europa continentale, è stato sostenuto dall'introduzione di 43 frequenze settimanali aggiuntive, anche grazie all'inizio dei collegamenti verso 11 nuove destinazioni (tra cui Lione, Tolosa, Casablanca, Oporto).

A fine 2010 easyJet rappresenta il 27,3% del traffico passeggeri dell'intero aeroporto di Malpensa.

Malpensa: traffico passeggeri, primi 10 vettori



Linate

A Linate, sottoposto alle limitazioni di traffico previste dai D.M. 3/3/2000 e 5/1/2001, si è registrata, rispetto all'esercizio 2009, una sostanziale stabilità dei passeggeri (+1,6 mila passeggeri): la diminuzione del traffico del Gruppo Alitalia (-101,2 mila passeggeri), che rappresenta circa il 68,1% del traffico dello scalo, è stata totalmente compensata dall'aumento di attività degli altri vettori (+102,8 mila passeggeri).

Tale andamento ha risentito di vari fattori: le significative limitazioni al traffico aereo europeo determinate dalla diffusione della nube di cenere vulcanica islandese, che hanno determinato una riduzione del traffico a Linate di circa 1.100 movimenti, pari a oltre 140 mila passeggeri; il rafforzamento della concorrenza dell'alta velocità ferroviaria sulla tratta Milano - Roma, principale rotta operata dal Gruppo Alitalia (-12% dei passeggeri e -15% dei voli per il vettore su tale tratta, pari a circa 200 mila passeggeri in meno rispetto al 2009) e, nella prima parte dell'anno, la flessione del traffico business, che caratterizza lo scalo, e che ha risentito negativamente del perdurare, nei primi mesi dell'anno, della crisi economica nell'Area Euro, meta delle destinazioni internazionali servite dall'aeroporto.

Linate: traffico passeggeri, primi 10 vettori



Merci

Nel corso del 2010 il traffico merci gestito dagli Aeroporti di Malpensa e Linate ha beneficiato, al pari dei principali scali cargo internazionali, della ripresa dell'economia mondiale, soprattutto nelle aree del Medio ed Estremo Oriente verso cui è diretto oltre il 56% del traffico merci di Malpensa.

A fine 2010 le merci gestite negli scali milanesi si attestano a quasi 439 mila tonnellate, su livelli superiori a quelli registrati prima della cessazione dell'attività all'cargo di Alitalia (avvenuta da inizio 2009) e non molto discosti dal livello di massimo storico del traffico merci registrato dal sistema, pari a 488 mila tonnellate, nel 2007.

Tale buona performance ha confermato il ruolo del sistema aeroportuale gestito dal Gruppo SEA, e di Malpensa in particolare, quale punto focale per la gestione del traffico merci via aerea in Italia; infatti, nel 2010, negli scali di Malpensa e Linate è stato gestito circa il 50% della merce trasportata via aerea in Italia.

Malpensa

La significativa crescita dei vettori operanti nello scalo, che nel 2010 hanno trasportato circa 88,7 mila tonnellate di merce in più rispetto all'esercizio 2009, ha consentito a Malpensa di registrare un incremento del 26,6%, del traffico cargo, registrando buone performance sia nel segmento all'cargo (+34,4%), che rappresenta oltre il 73% del traffico merci dello scalo, sia in quello dei voli misti (+9,3%).

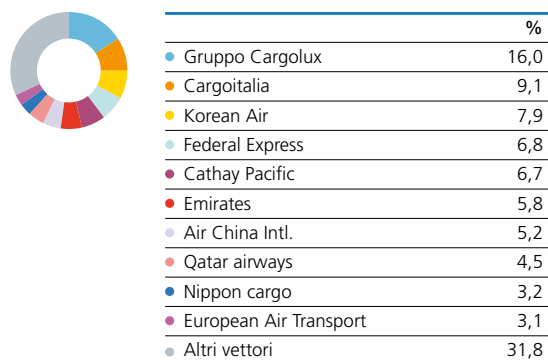
Tale buon risultato, sostenuto dagli incrementi di frequenze operati nel corso del 2010, che si sono aggiunti ai significativi aumenti di voli attuati nel secondo semestre del 2009, conferma l'interesse dei primari vettori all'cargo internazionali per lo scalo.

La forte attrattività di Malpensa quale scalo merci, e la politica di sviluppo di nuove rotte e frequenze attuata dal Gruppo SEA anche in tale segmento di attività, hanno portato:

- Cargolux Italia a introdurre una frequenza settimanale verso Johannesburg, portando a 8 le rotte servite
- Cargoitalia a incrementare la propria attività a Malpensa, aumentando i collegamenti sulle rotte Dubai-Hong Kong e New York-Chicago e introducendo il collegamento Shanghai/Almaty
- Korean Air a portare a 6 i voli settimanali verso Seul
- Ethiad a raddoppiare le frequenze verso Abu Dhabi;
- Asiana a introdurre un nuovo collegamento sulla rotta Milano-Seul
- Qatar Airways a portare a 3 i voli settimanali verso Doha.

Nel 2010, fra le compagnie aeree che hanno registrato le crescite più significative nell'area cargo, si segnalano: Cargolux (+25,5%, grazie al significativo incremento di attività di Cargolux Italia che ha iniziato a operare a Malpensa nella seconda metà del 2009), Korean Air (+27,6%), Emirates (+8,1%), Air China Cargo (+119,8%) e Qatar Airways (+26,1%).

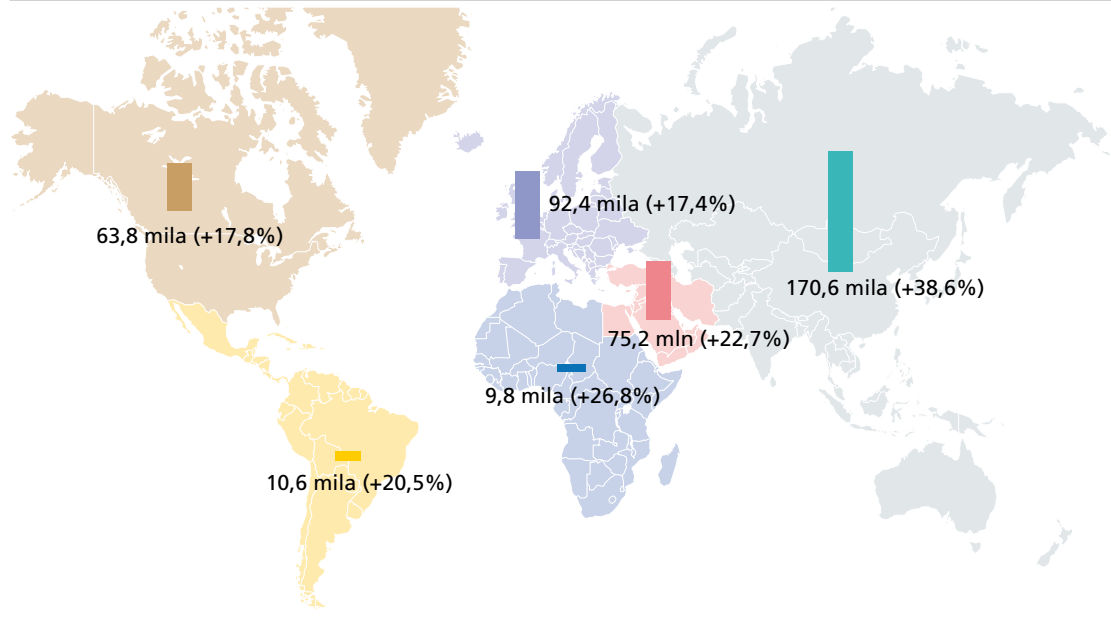
Malpensa: traffico merci, primi 10 vettori



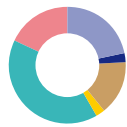
Il grafico seguente riporta il traffico merci servito da Malpensa per aree di destinazione ed evidenzia crescite lungo tutte le direttrici di traffico, con incrementi particolarmente significativi sulle rotte verso il Medio e l'Estremo Oriente (rispettivamente +22,7% pari a circa 14 mila tonnellate aggiuntive e +38,6%, pari a

oltre 47 mila tonnellate in più). L'incremento del traffico merci verso gli USA (+17,8%, pari a 9,6 mila tonnellate) e l'Estremo Oriente è particolarmente significativo in quanto si tratta delle tratte maggiormente penalizzate dal de-hubbing di Alitalia e dalla decisione del vettore di cessare la propria attività all cargo.

Traffico merci per area geografica



Malpensa: merci 2010, 422,4 mila tonn.



	%
● Europa	21,9
● Africa	2,3
● Nord America	15,1
● Centro/Sud America	2,5
● Estremo Oriente	40,4
● Medio Oriente	17,8

Linate

Nel corso del 2010 il traffico merci dello scalo di Linate (che è limitato alle sole merci trasportabili nelle stive dei voli passeggeri) ha registrato un aumento di poco

più di 1,8 mila tonnellate (+13,7%), grazie all'incremento di TNT Airways, attivo nel trasporto courier, che ha registrato un incremento della merce trattata superiore alle 2 mila tonnellate (+19,9%).

Politica commerciale Aviation

Nel corso del 2010 il Gruppo SEA ha continuato a promuovere lo sviluppo del traffico passeggeri e merci, in particolare nello scalo di Malpensa, attraverso una politica di ampliamento di rotte e frequenze rivolta sia ai vettori già presenti che a nuove compagnie, in particolare sulle rotte da e verso i paesi a maggiore crescita economica, interessati ad operare su scali europei con una significativa offerta di capacità e in grado di svilupparla ulteriormente.

In tale ottica il Gruppo SEA conferma il forte impegno infrastrutturale che caratterizza il proprio piano strategico di sviluppo, ritenendo che la realizzazione di interventi di incremento della capacità aeronautica possa costituire uno dei fattori di rafforzamento dell'attrattività degli scali gestiti, in particolare di Malpensa, anche in considerazione delle limitate opportunità di incremento della capacità sofferte da altri importanti aeroporti internazionali europei, in uno scenario di attesa di significativo incremento della domanda di traffico aereo nel prossimo decennio. Tale strategia, attuata con l'obiettivo di creare a Malpensa le condizioni per lo sviluppo di un sistema di

collegamenti interdipendenti, attraverso l'integrazione di reti, network e modelli industriali diversi, si inquadra in una nuova logica di gestione dell'aeroporto, che svolge il ruolo di regista e promotore dell'attività dei vettori.

In particolare, nel corso del 2010, è stato avviato il processo che ha l'obiettivo di consentire a Malpensa di proporsi quale virtual hub, creando una rete di connessioni fra vettori operanti nel breve e medio raggio (anche del segmento low-cost) e compagnie attive sulle rotte intercontinentali.

A tal proposito si segnala che l'attuale configurazione del traffico di Malpensa permette lo sviluppo di tale proposta di business, soddisfacendo anche l'interesse dei passeggeri per l'ulteriore crescita della connettività aerea di Milano.

Anche nell'esercizio 2010 il Gruppo SEA ha proseguito nel sostegno alla politica di liberalizzazione dei diritti di traffico intrapresa dalle Autorità aeronautiche italiane e nel programma di incentivi finanziari per lo start-up di nuovi servizi di lungo raggio.

Revisione degli accordi bilaterali nel 2010

Nel 2010 il Gruppo SEA, nell'ambito delle proprie strategie per incrementare il traffico negli scali di Malpensa e Linate, ha confermato l'impegno per favorire la definizione e revisione di alcuni accordi bilaterali che regolano l'accesso al mercato internazionale extra europeo del trasporto aereo, sulla base di specifiche intese fra gli stati.

Grazie all'impegno profuso dal Gruppo SEA, e all'interesse che lo scalo di Malpensa suscita in molteplici vettori, nel corso dell'anno sono stati sottoscritti accordi aeronautici fra l'Italia e alcuni importanti paesi (Vietnam, Nigeria, Panama, Russia, Bahrain e Brasile), destinati ad aumentare significativamente il numero di passeggeri e merci serviti a Milano. In particolare, nell'ambito dell'accordo Italia - Vietnam, Vietnam Airlines ha già manifestato interesse a operare in code-sharing con Alitalia via Parigi, prevedendo la possibilità di introdurre un collegamento diretto da Milano nel medio termine. Inoltre, grazie alla revisione dell'accordo bilaterale con il Bahrain, da marzo 2011 Gulf Air, principale vettore dello Stato, inizierà ad operare un volo quadrisettimanale fra Milano e Manama.

L'importanza del processo di revisione degli accordi bilaterali è confermata dal fatto che, grazie all'attività svolta nel 2009, alcuni vettori nel corso del 2010 hanno potuto iniziare e/o incrementare la propria operatività (fra questi Qatar Airways, Asiana, Korean Air, Ukraine Airlines).

Si segnala inoltre che ENAC, anche nel 2010, sulla base di quanto previsto nella Legge finanziaria 2009, ha concesso autorizzazioni provvisorie extra bilaterali per permettere l'avvio dell'attività di nuove compagnie aeree (fra cui Cathay Pacific e Afriqiyah Airways), nonché l'ulteriore sviluppo di attività di alcuni vettori già presenti a Malpensa (Tunisair, Lybian Arab Airlines e Turkish Airlines).

Nel 2010 Singapore Airlines ha manifestato la volontà di operare una volo diretto Milano Malpensa - New York, da attuarsi come prolungamento dell'attuale collegamento giornaliero fra Singapore e Milano, presentando richiesta al Ministero dei Trasporti per l'autorizzazione a effettuare tale volo, in revisione dell'accordo bilaterale attualmente in essere.

Investimenti nell'area Aviation

Nel corso del 2010 il Gruppo SEA, nonostante il mancato adeguamento delle tariffe aeroportuali e l'incertezza dello scenario macroeconomico di riferimento, ha continuato nel forte impegno infrastrutturale che caratterizza il proprio piano strategico di sviluppo, che necessita anche dell'elaborazione del nuovo Masterplan aeroportuale di Malpensa, la cui approvazione è da considerarsi un elemento chiave per la realizzazione delle iniziative di sviluppo infrastrutturale previste nel lungo periodo nello scalo. A tale proposito si segnala che, nel 2010, ENAC ha espresso un parere tecnico favorevole sul relativo documento presentato dal Gruppo SEA.

Malpensa

Malpensa Terminal 1

Nel 2010 sono stati effettuati ulteriori lavori per l'ampliamento del Terminal 1 e per la realizzazione del terzo satellite, che diverrà operativo nel 2012 e da cui sarà possibile effettuare l'imbarco, tramite loading bridges, degli aeromobili di nuova generazione (tra cui l'Airbus A380). A completamento di tutti gli interventi, il Terminal 1 di Malpensa occuperà una superficie di circa 128 mila mq, con un significativo incremento degli spazi commerciali disponibili. A fine anno sono inoltre iniziati i lavori di realizzazione dell'opera d'arte che farà da collegamento fra la stazione ferroviaria e il terminal e, rappresentando la "dodicesima porta" di Milano, sarà espressione dell'unione fra l'aeroporto e la città. L'opera, che è intitolata "La Soglia Magica", sarà dotata anche di uno spazio espositivo e consentirà l'accesso allo scalo attraverso giochi di luce, colori, minuscole particelle d'acqua.

Malpensa Terminal 2

Nell'anno è stata completata la riqualifica del Terminal 2 per renderlo più adatto alle esigenze del traffico low-cost. In tale ottica sono stati realizzati 4 nuovi gate collegati direttamente alle piazzole di sosta aeromobili, al fine di facilitare le operazioni di imbarco a piedi dei passeggeri, permettendo di ridurre i tempi di imbarco, in linea con le esigenze dei vettori low-cost. Sono iniziati anche i lavori di riqualifica del piazzale air-side del Terminal 2, al fine di garantire standard di sicurezza più elevati, maggiore efficienza operativa e una migliore salvaguardia dell'ambiente, anche a seguito della realizzazione di una pipeline per il vettore del carburante aereo, con conseguente eliminazione dei rischi di sversamento dello stesso.

Malpensa Cargo City

Nel 2010 sono proseguite le opere per la copertura del

raccordo ferroviario, attività propedeutica alla realizzazione del nuovo Polo Logistico nell'area di Cargo City per il quale, nel corso del 2011, inizieranno gli interventi di urbanizzazione dell'area e di ampliamento del piazzale aeromobili. Tali interventi confermano il valore strategico che il Gruppo SEA riconosce al settore del trasporto merci via aerea e della logistica aeroportuale. Il nuovo Polo Logistico porterà la capacità merci dello scalo di Malpensa a superare il milione di tonnellate dalle attuali 550 mila, confermando ulteriormente la leadership dello scalo nel trasporto cargo via aerea in Italia.

Linate

Nel corso del 2010 sono stati avviati i lavori per il restauro conservativo della facciata air-side dell'aerostazione progettata dall'architetto Aldo Rossi, visibile ai passeggeri in arrivo e in partenza dallo scalo.

Inoltre, nell'ambito degli interventi di miglioramento dei servizi ai passeggeri, è stata realizzata una nuova Sala Amica nell'area Imbarchi.

Nel corso dell'anno sono partite anche le opere per la riqualifica dell'impianto BHS con la finalità di sostituire gli attuali impianti con modelli innovativi, che consentano una maggiore funzionalità.

Si segnala che, nel corso del 2010, il Gruppo SEA, in accordo con ENAC, il Ministero degli Interni e il Comando provinciale dei Vigili del Fuoco, ha elaborato e formalizzato i processi operativi e di sicurezza che consentono di effettuare le operazioni di rifornimento carburante agli aeromobili con passeggeri a bordo e/o durante le fasi di imbarco e sbarco degli stessi anche in assenza dei Vigili del Fuoco. L'iniziativa è al momento l'unica di questo tipo in Italia e, dopo la positiva conclusione della fase di sperimentazione di tale nuova procedura sul Terminal 2 di Malpensa, si è ora in attesa della formalizzazione normativa che allinei in tal modo Malpensa alle procedure di rifornimento carburante già in atto nei principali scali internazionali europei.

Nell'ambito delle attività internazionali per il miglioramento della sicurezza aeroportuale, si segnala che il progetto ADDPRIV (Automatic Data relevancy Discrimination for a PRIVacy-sensitive video surveillance), al quale il Gruppo SEA ha partecipato, nel 2010 ha ottenuto l'approvazione da parte della Commissione Europea. Tale iniziativa, che coinvolge i sistemi di video sorveglianza, ha l'obiettivo di conciliare gli aspetti di sicurezza con quelli legati al rispetto della privacy dei cittadini.

Qualità

Anche nel 2010 il Gruppo SEA ha confermato la propria attenzione al continuo miglioramento della qualità dei servizi che vengono offerti a vettori e passeggeri attestandosi su livelli migliori di quelli indicati come obiettivo nella Carta dei Servizi.

Malpensa

Nel corso del 2010 il peggioramento della puntualità degli aeromobili in arrivo (-9,8% rispetto al 2009) non si è riflesso in una pari contrazione della puntualità di quelli in partenza da Malpensa, misurata come percentuale di voli di linea partiti in orario o con un ritardo massimo di 15 minuti. Il 74,8% dei voli è partito in orario, segnando una diminuzione dell'8,6% rispetto al 2009, ma evidenziando un recupero di circa il 3,5% rispetto ai ritardi dei voli in arrivo.

In un contesto europeo caratterizzato da eventi naturali e meteorologici che hanno condizionato negativamente la puntualità dei principali scali internazionali del Centro e Nord Europa, nonché dagli effetti delle astensioni dal lavoro dei controllori di volo spagnoli e dei dipendenti di alcuni importanti vettori (fra cui British Airways), i risultati conseguiti da Malpensa, sebbene in diminuzione rispetto all'esercizio precedente, si attestano su livelli superiori alla puntualità media europea (pari al 70%).

Si segnala che i risultati di Malpensa risentono peraltro dell'andamento della puntualità del Terminal 2, pesantemente condizionato dai ritardi registrati da easyJet, imputabili esclusivamente all'attività del vettore.

L'attenzione posta dal Gruppo SEA ai tempi di riconsegna dei bagagli in arrivo, e le azioni di miglioramento del servizio intraprese di concerto con gli handler operanti nello scalo di Malpensa, hanno consentito di ritirare il primo bagaglio al Terminal 1 entro 27 minuti per circa il 95,1% dei voli e al Terminal 2 per circa il 95,0%, su livelli migliori di quelli previsti dalla Carta dei Servizi, pari al 90% (nel 2009 rispettivamente il 94,9% e il 94,4%).

Nel medesimo periodo il numero di bagagli disguidati è significativamente diminuito, passando dai 6,4 (ogni mille passeggeri in partenza) del 2009 ai 4,1 del 2010. Tale migliore performance ha riguardato entrambi i terminal dello scalo: al Terminal 1 i bagagli disguidati ogni mille passeggeri in partenza sono stati pari a 5,8 (9,0 nel 2009), al Terminal 2 0,8 (contro 1,0 del 2009).

Linate

Nel corso del 2010 l'aeroporto di Linate, con l'83,9% di voli puntuali, ha migliorato i propri livelli di puntualità (+0,4% rispetto al corrispondente periodo del 2009), misurati come percentuale di voli di linea par-

titi in orario o con un ritardo massimo di 15 minuti. Tale risultato conferma la capacità del Gruppo SEA di recuperare efficienza mediante le operazioni svolte nei propri scali, considerando che la puntualità in arrivo è stata pari all'82,2%.

I tempi di riconsegna dei bagagli in arrivo si sono ridotti significativamente, consentendo di ritirare il primo bagaglio entro 18 minuti per il 95,2% dei voli (rispetto al 91,0% registrato nel 2009 e rispetto al 90% previsto dalla Carta dei Servizi dello scalo).

Il numero di bagagli disguidati nel 2010 è di 5 bagagli disguidati ogni mille passeggeri in partenza, in miglioramento rispetto ai 7,7 del 2009.

Passenger Contingency Plan

Nel corso del 2010, in risposta agli eventi che hanno caratterizzato la fine del 2009 e i primi mesi del nuovo anno (neviccate e nubi vulcaniche) il Gruppo SEA ha sviluppato il progetto "Passenger Contingency Plan" finalizzato all'individuazione di interventi di sostegno ai passeggeri al verificarsi di eventi che possono limitare significativamente l'attività degli scali di Malpensa e Linate, sino all'eventuale chiusura.

La pronta ed efficace gestione effettuata dal Gruppo SEA in occasione dei citati eventi ha consentito di individuare un programma di interventi predefinito da attuare automaticamente, ove si verificassero condizioni di limitazione del volo, suddivisibili in diverse classi di disagio per i passeggeri.

Fra gli interventi preordinati vi è la messa a disposizione dei passeggeri di generi di conforto, compresi prodotti per l'infanzia; il rafforzamento dell'attività di informazione in aeroporto e presso il call center; l'aumento del personale disponibile ai banchi; il coordinamento con il territorio, in particolare per l'eventuale ricorso a mezzi di trasporto alternativi.

Attività di assistenza ai PRM

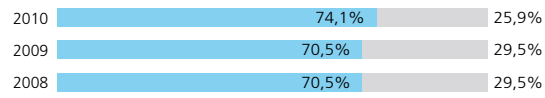
I livelli di servizio adottati dal Gruppo SEA nelle attività di assistenza ai PRM (passeggeri a ridotta mobilità) possono essere considerati come uno dei servizi distintivi degli scali gestiti dal Gruppo SEA.

Non limitandosi al rispetto formale delle norme il Gruppo SEA, al fine di aumentare il livello di soddisfazione degli utenti, ha effettuato interventi in due direzioni: sulle infrastrutture, migliorando l'accessibilità dello scalo per i disabili motori; sull'assetto organizzativo, definendo un Disciplinare Tecnico, condiviso con le principali associazioni di categoria e con il Comitato Utenti, che migliora ulteriormente i requisiti del servizio di assistenza (e che sarà adottato nel corso del 2011).

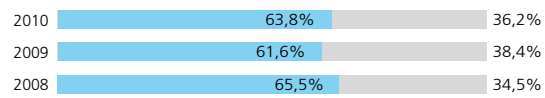
Indicatori di performance

Malpensa

Malpensa: quote mercato area rampa



Malpensa: quote mercato area passeggeri



SEA Handling Altri handler

Malpensa: quote mercato area merci

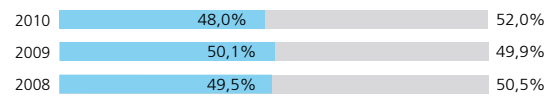


Linate

Linate: quote mercato area rampa



Linate: quote mercato area passeggeri

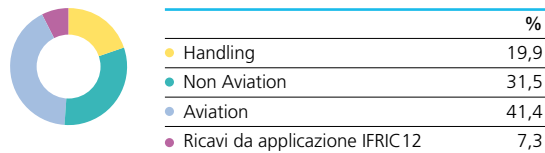


Linate: quote mercato area merci



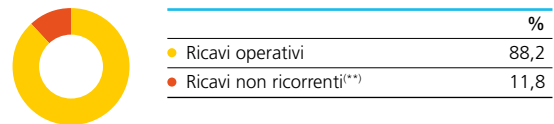
Ricavi attività handling 2010

Ricavi consolidati 2010^(*): 633,7 milioni di euro



(*) I ricavi 2010 di SEA sono pari a 267,4 milioni di euro per le attività Aviation e a 197,6 milioni di euro per quelle Non Aviation. Le attività di handling non sono svolte direttamente da SEA

Handling



(**) I ricavi non ricorrenti sono correlati al risarcimento per i danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione, ad opera del Ministero dei Trasporti, delle tariffe per l'attività di handling determinate per gli anni 1987, 1989 e 1990

Andamento delle attività di handling

Nel 2010 il Gruppo SEA, attraverso la controllata SEA Handling, ha gestito le attività di handling rampa, passeggeri e merci in uno scenario di mercato che ha mantenuto le caratteristiche di forte competitività, accresciute da richieste dei vettori sempre più sfidanti.

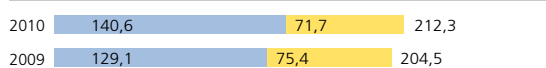
Nel corso dell'anno SEA Handling ha evidenziato un aumento di quasi 8 mila movimenti (+3,8%), di 1,1 milioni di passeggeri (7,3%) e di oltre 83 mila tonnellate di merce (+28,5%), registrando una crescita superiore a quella degli scali di riferimento. Tale buon risultato è stato favorito dalla capacità di SEA Handling di mantenere il proprio portafoglio clienti, rivedendo positivamente i relativi contratti (come avvenuto per easyJet, Ethiad Airways e Air China Cargo) e di acquisire alcuni importanti clienti fra i vettori che hanno iniziato a operare a Malpensa durante l'anno (Cathay Pacific nel segmento passeggeri, Jet Airways e Oman Air).

Tale risultato, penalizzato anche dalle limitazioni al traffico conseguenti la diffusione della nube di cenere vulcanica islandese, è particolarmente significativo in un contesto caratterizzato da una forte attenzione al controllo dei costi da parte dei vettori, alle esigenze di riduzione dei tempi di imbarco e sbarco, alla richiesta di servizi di handling a livelli particolarmente alti e notevolmente differenziati per categoria di vettore.

Handling passeggeri: passeggeri serviti - milioni di passeggeri



Handling rampa: movimenti serviti - migliaia di movimenti



Handling merci: tonnellate di merce servita - migliaia di tonnellate di merce



■ Malpensa ■ Linate

Handling rampa e passeggeri

Malpensa

Nel corso del 2010 le attività di handling gestite dal Gruppo SEA nello scalo hanno registrato un incremento di 11,5 mila movimenti e di quasi 1,3 milioni di passeggeri; la crescita del traffico di SEA Handling è stata sostenuta dall'incremento di attività dei suoi principali clienti (in particolare easyJet, il Gruppo Lufthansa, Air Italy, Blue Panorama, Qatar Airways ed Ethiad Airways) e dall'acquisizione di nuovi clienti (fra cui Afriqiya, Cathay Pacific, Jet Airways e Oman Air).

Di seguito si riporta un'analisi dell'andamento delle attività di handling rampa, passeggeri e merci sui due terminal dello scalo.

Malpensa Terminal 1

Nel 2010 SEA Handling, attestandosi nel terminal a circa 101 mila movimenti serviti e a oltre 6,8 milioni di passeggeri, ha registrato un incremento rispettivamente dell'8,9% e del 13,0% dell'attività. Su tale risultato hanno influito in particolare:

- la crescita dei movimenti di Lufthansa Italia (+21%), che dall'inizio della propria attività ha scelto SEA Handling per i servizi dell'area rampa, anche in forza di un accordo di partnership con Globeground (che serve il vettore in area passeggeri)
- l'incremento del traffico gestito da alcuni altri vettori già clienti di SEA Handling fra cui Turkish Airlines (+12,7%), Air Italy (+102,5%), Tunisair (+16,7%), Qatar Airways (+8,1%) e Saudi Arabian (+118%)
- l'incremento di attività del Gruppo Alitalia (+38,7% di passeggeri e +15,7% in area rampa) che, nel 2010, ha significativamente rafforzato la propria presenza a Malpensa attraverso il marchio AirOne, vettore che durante l'anno ha trasportato oltre 1 milione di passeggeri
- l'acquisizione di nuovi clienti fra cui Cathay Pacific, e Afriqiya, che hanno iniziato a operare presso il Terminal 1 di Malpensa nel corso del 2010 a seguito delle autorizzazioni provvisorie concesse da ENAC.

Quote di mercato di SEA Handling sul Terminal 1 di Malpensa



Malpensa 2010: area rampa		%
● SEA Handling		67,2
● Altri handler		32,8



Malpensa 2010: area passeggeri		%
● SEA Handling		50,2
● Altri handler		49,8

Malpensa Terminal 2

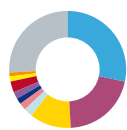
I servizi di handling rampa e passeggeri vengono prestatati da SEA Handling a easyJet, unico vettore operante al Terminal 2 di Malpensa fin dal 2006, anno in cui è cominciato il continuo sviluppo di rotte e frequenze del vettore low-cost su Milano, che a fine 2010 si è attestato a circa 40 mila movimenti e a oltre 5,1 milioni di passeggeri.

A fine anno easyJet è il principale cliente di SEA Handling a Malpensa, attestandosi al 28,4% del mercato gestito da SEA Handling in area rampa e al 42,8% di quello in area passeggeri.

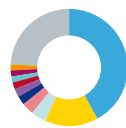
Le performance qualitative raggiunte da SEA Handling nella gestione dei servizi al vettore hanno consentito la positiva conclusione della negoziazione sul rinnovo del relativo contratto che, a fronte di una gamma variegata di servizi offerti, anche di alta fascia, riconosce a SEA Handling corrispettivi unitari più elevati.

Le performance qualitative raggiunte da SEA Handling nella gestione dei servizi al vettore hanno consentito la positiva conclusione della negoziazione sul rinnovo del relativo contratto che, a fronte di una gamma variegata di servizi offerti, anche di alta fascia, riconosce a SEA Handling corrispettivi unitari più elevati.

Malpensa: primi 10 clienti del 2010



In area rampa	%
easyJet	28,4
Gruppo Lufthansa	20,8
Gruppo Alitalia	11,3
Meridiana	2,7
Neos	1,9
Blue Panorama	1,7
Turkish Airlines	1,8
Swiss Air Lines	3,0
Lot	1,4
Scandinavian	1,2
Altri vettori	25,7



In area passeggeri	%
easyJet	42,1
Gruppo Alitalia	14,7
Meridiana	4,1
Neos	3,3
Blue Panorama	2,7
Turkish airlines	2,1
Swiss Air Lines	2,0
Air Italy	1,7
Delta	1,7
Scandinavian	1,6
Altri vettori	24,0

Linate

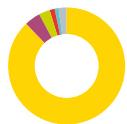
A Linate SEA Handling ha registrato una diminuzione di attività più significativa di quella dello scalo: 3,6 mila movimenti e oltre 166 mila passeggeri in meno rispetto alla contrazione di circa 2 mila movimenti e alla sostanziale stabilità dei passeggeri dell'aeroporto. Su tale andamento ha influito la riduzione di traffico registrata dal Gruppo Alitalia sulle rotte servite da SEA Handling (che non comprendono i voli per Roma e Napoli), pari a 105 mila passeggeri (-2,9%) e a circa 3

mila movimenti (-4,3%).

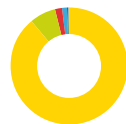
A fine 2010 il Gruppo Alitalia rappresenta l'88,5% del mercato di Linate servito da SEA Handling e il 37,4% dell'intero portafoglio clienti della Società in area rampa (cui, a seguito del contratto stipulato nel 2009, il vettore è legato fino al 2013).

Nel corso del 2010, a seguito del rinnovo del contratto, easyJet è divenuto cliente di SEA Handling anche nello scalo di Linate, dove rappresenta lo 0,5% dei movimenti dello scalo.

Linate: primi 5 clienti nel 2010



In area rampa	%
Gruppo Alitalia	87,8
Gruppo Lufthansa	4,6
Wind Jet	3,0
SAS	1,3
Mistral Air	1,1
Altri vettori	2,2



In area passeggeri	%
Gruppo Alitalia	89,1
Wind Jet	7,3
SAS	1,9
easyJet	1,3
TAP	0,4
Altri vettori	0,1

Handling merci

Le attività di handling merci di SEA Handling sono concentrate nell'aeroporto di Malpensa, dove la Società offre i servizi di handling merci alla quasi totalità dei vettori all cargo presenti nello scalo.

Nel corso del 2010 le attività di handling merci gestite a Malpensa dalla Società hanno registrato un incremento di oltre 82 mila tonnellate (+29,1%). Su tale risultato ha influito il buon andamento di alcuni vettori, fra cui Cargolux (+141,7%), Korean Air (+27,6%), Qatar Airways (26,1%), Air China (+119,8%) e Cargolitalia (che ha più che raddoppiato l'attività).

La quota di mercato gestita da SEA Handling nell'area cargo di Malpensa a fine 2010 è pari all'85,7% (+2%). Tale forte posizionamento competitivo è sostenuto dall'elevato livello qualitativo dei servizi forniti da

SEA Handling anche nel segmento merci, in cui è richiesta una particolare expertise, anche per l'utilizzo di attrezzature particolarmente complesse.

Merce "all cargo" gestita da SEA Handling nel 2010: 291,8 mila ton.



Primi 10 clienti all cargo	%
Gruppo Cargolux	23,2
Cargo Italia	13,2
Korean Air	11,1
Cathay Pacific	8,0
Air China International	5,5
Nippon Cargo	4,6
China Cargo Airlines	4,3
European Air Transport	4,5
Air Bridge Cargo	3,8
Qatar Airways	3,6
Altri vettori	18,2

Politica commerciale

La politica di focalizzazione e specializzazione di SEA Handling nelle attività "core" dell'handling rampa, passeggeri e merci, è continuata anche nel 2010, consentendo alla società di offrire servizi qualitativamente superiori e fortemente orientati alle esigenze dei propri clienti.

Grazie all'expertise maturata nei servizi da espletare per le diverse tipologie di vettore e di traffico servito,

SEA Handling si propone quale principale player nelle attività handling negli scali di Malpensa e Linate, sia con contratti di "full handling" che garantiscono elevati SLA (Service Level Agreement) sia in partnership con altri handler.

Il recupero di produttività reso possibile da tale politica è stato favorito anche dalla scelta di SEA Handling di attuare un continuo processo di aggiornamento e formazione delle proprie figure professionali.

Indicatori di performance

Shops (*) (m²)

2010	7.532	1.500	2.906	11.938
2009	7.253	1.398	2.788	11.439
2008	7.419	1.164	1.862	10.445

Food&Beverage (m²)

2010	5.275	1.864	2.816	9.955
2009	4.879	1.931	2.791	9.601
2008	4.906	1.687	2.748	9.341

Parcheggi (**)

2010	6.859	3.391	5.050	15.300
2009	6.220	3.391	4.484	14.095
2008	6.220	3.391	4.484	14.095

Aree Retail per milione di passeggeri (m²)

2010	942,3	656,6	689,8	2.288,7
2009	955,8	714,9	672,7	2.343,4
2008	873,6	581,1	497,6	1.952,3

Posti auto per milione di passeggeri in partenza

2010	1.009	1.324	1.218	3.551
2009	980	1.457	1.081	3.518
2008	882	1.382	968	3.232

■ Malpensa T1 ■ Malpensa T2 ■ Linate

(*) La riduzione degli spazi di Linate dedicati ai negozi a fine 2008 risente dei lavori di restyling delle aree commerciali effettuati nel periodo sullo scalo

(**) Per gli anni 2008 e 2009 i posti auto disponibili a Malpensa si sono ridotti per le limitazioni imposte dai lavori per la costruzione dell'hotel

Ricavi consolidati 2010 (*): 633,7 milioni di euro



Ricavi attività Non Aviation 2010	%
Non Aviation	31,5
Handling	19,9
Aviation	41,4
Ricavi da applicazione IFRIC12	7,3



Ricavi attività Non Aviation 2010	%
Retail	38,6
Handling di terzi e CNA	10,8
Parcheggi	20,2
Cargo	5,2
Servizi e altri ricavi	25,3

(*) I ricavi 2010 di SEA sono pari a 267,4 milioni di euro per le attività Aviation e a 197,6 milioni di euro per quelle Non Aviation. Le attività di handling non sono svolte direttamente da SEA

Politica commerciale Non Aviation

Nel 2010 il Gruppo SEA ha continuato nel processo di rafforzamento delle attività non strettamente connesse alla gestione aeroportuale, ritenendole un'importante e fondamentale area di sviluppo del business.

Superando la logica del gestore aeroportuale, le cui attività commerciali sono limitate alla gestione degli spazi disponibili, il Gruppo SEA ha avviato un percorso per diventare protagonista dello sviluppo commerciale dei propri aeroporti, anche supportando gli operatori in una logica di partnership, con l'obiettivo di valorizzare, ampliare e innovare l'offerta di beni e servizi per i molteplici clienti e utenti presenti a Malpensa e Linate.

La logica B2C alla base di tale strategia ha portato all'implementazione di un piano di comunicazione e marketing che, fra le varie attività, prevede:

- la collaborazione con le più importanti manifestazioni fieristiche e commerciali del territorio (durante la settimana della moda, ad esempio, Malpensa e Linate svolgono il ruolo di porta di ingresso a Milano Global Fashion City)
- una nuova comunicazione dell'offerta commerciale (i saldi Fall/Winter 2011 sono stati annunciati via web, con spazi pubblicitari negli scali e anche su mezzi pubblici cittadini)
- l'utilizzo di canali innovativi di distribuzione (il sito web del Gruppo SEA è in fase di completa ristrutturazione e trasformazione in un portale commerciale)
- il consolidamento del programma di loyalty per valorizzare il rapporto con i clienti, ampliando la conoscenza dei relativi profili.

La politica di collaborazione e partnership con gli operatori ha avuto un particolare impatto nelle aree Retail e Food&Beverage: nel corso dell'anno sono stati introdotti una serie di modelli di sviluppo delle attività, mediante innovativi concept di vendita, l'ampliamento del "portfolio brand" degli scali e l'utilizzo di strumenti di analisi (client profiling, marketing plan, quality monitoring) che consentono di identificare e soddisfare al meglio le esigenze dei clienti, segmentandole in funzione delle diverse caratteristiche degli scali gestiti dal Gruppo SEA.

Nel 2010 è stata anche completata la realizzazione di importanti aree di parcheggio automobili sulle quali saranno intraprese iniziative innovative di utilizzo e offerta commerciale, in linea con l'approccio market oriented delle attività Non Aviation del Gruppo SEA.

Anche Malpensa Energia, attraverso cui il Gruppo SEA è presente nel business della produzione di energia a basso impatto ambientale, si è orientata verso il B2C, iniziando nel 2010 un'attività di fornitura energetica attraverso contratti bilaterali con aziende terze, ponendosi in concorrenza con i primari operatori del settore.

Nel corso dell'anno, al fine di ampliare il business Non Aviation, il Gruppo SEA ha confermato anche l'interesse per lo sviluppo delle attività di Real Estate potenziandone la struttura, con il compito prioritario di definire e guidare gli interventi da effettuare all'esterno dei terminal aeroportuali, assicurando la coerenza di tali scelte con i piani di sviluppo di lungo periodo di entrambi gli scali gestiti dal Gruppo SEA.

Andamento delle attività commerciali

Retail

Nell'ambito del progetto di innovazione di spazi e concept delle attività Retail, anche nel corso del 2010 il Gruppo SEA, che non svolge direttamente tali attività (affidate a terzi), ha proseguito nella politica di aumento e riqualifica degli spazi commerciali aeroportuali con l'obiettivo di incentivare e facilitare la fruizione di negozi e aree di ristoro da parte degli utenti di Malpensa e Linate.

Shops

Malpensa Terminal 1

La significativa presenza di traffico long-haul (a fine 2010 pari al 36% dei passeggeri del Terminal 1), anche su rotte dirette verso aree di significativo sviluppo economico in cui la domanda di beni di lusso è in

forte ascesa (in particolare Medio Oriente e Sud Est Asiatico), ha indotto il Gruppo SEA a rafforzare ulteriormente la presenza di fashion luxury brands al Terminal 1 di Malpensa, individuando nell'innovazione dei format e delle formule commerciali uno sviluppo della redditività di tale segmento di business. In tale ottica, nell'anno, è iniziata la trasformazione dell'area extra Schengen del Terminal 1 di Malpensa in una delle più prestigiose aree luxury del panorama retail italiano e internazionale: ai brand già presenti, fra cui Gucci, Armani, Etro ed Hermes seguiranno nel 2011 l'ingresso di Burberry e Zegna.

Anche l'area Imbarchi Schengen è stata oggetto di un ampliamento e revisione del profilo dei brand presenti: nell'anno sono stati aperti gli spazi di Mandarina Duck e Boggi Red, cui nei prossimi mesi seguiranno Brooks Brothers e Tommy Hilfiger.

La partnership del Gruppo SEA con il Gruppo Dufry,

fra i più importanti operatori internazionali del Retail aeroportuale, che si esplica attraverso la compartecipazione in Dufrital, società che gestisce le attività duty free e duty paid degli scali di Malpensa, Linate, Bergamo, Verona e Genova, nel corso del 2010 si è focalizzata sulla necessità di sviluppare l'offerta di categorie merceologiche ad elevata redditività. Tale strategia si tradurrà, nei prossimi mesi, nella riconversione degli spazi duty free del Terminal 1, precedentemente dedicati alla moda, a favore di nuovi prodotti, fra cui anche Wine & Food di etichette prestigiose.

La collaborazione con il Gruppo Dufry si estende anche alla compartecipazione di SEA in Cid, società attraverso la quale sono gestite le attività di vendita di giornali e libri negli scali di Malpensa e Linate. Nel corso del 2010 tale partnership ha consentito l'avvio di un importante progetto di re-branding e restyling dei punti di vendita, introducendo il marchio Hudson, leader mondiale del settore del Travel retail, la cui prima apertura si è avuta nell'area extra Schengen del Terminal 1 e a cui, nei prossimi mesi, seguirà la riconversione di tutti i punti vendita. Il concept tipico dei negozi Hudson News, riconoscibile in tutto il mondo, è generalmente caratterizzato da un'elevata fruibilità degli spazi, con ampie aperture, molta illuminazione e arredamento caldo e accogliente.

Tale politica ha consentito di riportare i livelli di spesa dei passeggeri a quelli del 2008, nonostante gli effetti della successiva crisi economica internazionale e la modifica della composizione del traffico subita dal Terminal 1.

Malpensa Terminal 1 - Scontrino medio per passeggero (euro)

2010	29,30
2009	29,08
2008	29,50

Malpensa Terminal 2

Nel corso del 2010, in linea con la politica di forte caratterizzazione del Terminal 2 di Malpensa quale scalo low-cost di alta fascia, è proseguito l'ampliamento dell'offerta commerciale.

I principali interventi sono stati effettuati in area airside, dove sono stati aperti un nuovo negozio di ottica e uno spazio dedicato alla linea lifestyle di Boggi.

In area arrivi, in linea con il progetto di re-branding e restyling dei punti vendita di giornali e libri, è stato inaugurato un Hudson News Cafè che, oltre ai classici prodotti di edicola/editoria, offre Food & Beverage, consentendo una fruizione multipla degli spazi e ampliando il servizio alla clientela.

Nel corso dell'anno, al fine di fornire alla crescente clientela business del terminal servizi in linea con le sue specifiche esigenze, sono state attuate una serie di iniziative: in area imbarchi è stata inaugurata una sala VIP Club2 che, anche con personale dedicato, offre servizi di informazione e ristoro, oltre all'accesso ad un'area wi-fi. Inoltre, è stata realizzata una corsia

preferenziale Fast Track per accedere velocemente all'area imbarchi, che consente di eliminare i tempi di attesa per l'accesso ai filtri di sicurezza.

L'attuazione di tale strategia ha consentito, nel 2010, di incrementare significativamente la spesa dei passeggeri. Si segnala che il 2008 è stato caratterizzato, nella prima metà dell'anno, dalla presenza di voli charter (successivamente trasferiti presso il Terminal 1), i cui passeggeri manifestano una diversa propensione alla spesa rispetto al target low-cost su cui il Terminal 2 si è successivamente focalizzato.

Malpensa Terminal 2 - Scontrino medio per passeggero (euro)

2010	17,37
2009	10,26
2008	14,70

Linate

Nel 2010 il restyling dell'offerta commerciale dello scalo è proseguito anche attraverso una serie di interventi infrastrutturali che, ampliando le aree commerciali, consentiranno l'ingresso di nuovi importanti marchi.

In particolare, nell'area Imbarchi è stata realizzata una nuova area commerciale di circa 450 mq, con l'inaugurazione, a fine anno, del primo Airport Store Thun cui, nei prossimi mesi, seguiranno le aperture di nuovi spazi, fra cui quello di Dixons Travel, importante marchio per l'elettronica di consumo, e la linea lifestyle di Boggi.

Anche la principale galleria commerciale dello scalo, posizionata immediatamente dopo l'area dei filtri di sicurezza, è stata oggetto di rebranding, con l'ingresso di Napajjiri, cui seguiranno marchi più adeguati alle esigenze della clientela business dello scalo, fra cui Brooks Brothers.

Anche a Linate, nell'ambito della revisione dell'offerta di giornali e riviste, è iniziato il rebranding dei relativi punti vendita, introducendo, a inizio 2011 il concept Hudson News nella zona arrivi.

La politica di forte riqualifica dell'offerta commerciale dello scalo, favorendo l'inserimento di prodotti che soddisfano le esigenze della clientela business, cui lo scalo è dedicato, ha consentito di mantenere il livello di spesa per passeggero, nonostante gli effetti della crisi economica internazionale (particolarmente significativi per il traffico business dello scalo).

Linate - Scontrino medio per passeggero (euro)

2010	16,99
2009	16,61
2008	17,03

Food & Beverage

Malpensa Terminal 1

Nel corso del 2010, attraverso l'attività di restyling degli spazi di ristorazione e l'introduzione di nuovi concept, il Gruppo SEA ha ampliato l'offerta Food & Beverage focalizzandola sui prodotti tipici italiani, con

L'inaugurazione di alcune gelaterie artigianali a marchio Venchi (in area arrivi e Imbarchi) e l'introduzione, in area check-in, del nuovo format Briciole Dolci e Salate, caratterizzato dalla vendita di prodotti da forno della tradizione italiana. Inoltre, presso la stazione ferroviaria, al fine di fornire un servizio a passeggeri e utenti, è stato aperto il nuovo ed elegante Time Cafe', in un'area oggetto di un significativo restyling con l'apertura dell'hotel Sheraton.

Nel corso dell'anno sono stati anche avviati accordi per rafforzare ulteriormente la partnership con i primari operatori di settore già presenti nel terminal, in particolare per il restyling delle aree di ristorazione in zona Arrivi, con la prossima apertura di punti Mokà e Mr Panino, e delle aree in zona Imbarchi Schengen, dove si rafforzerà la presenza del made in Italy anche con l'introduzione di innovativi progetti di wine bar e caffetteria. La politica attuata dal Gruppo SEA ha consentito anche nel 2010 di mantenere il livello di ricavo per passeggero, nonostante la significativa crescita del traffico registrata nel 2010 (+7,1% rispetto al 2009).

Malpensa Terminal 1 - Ricavi Food&Beverage per 1.000 passeggeri (€)

2010	725,08
2009	727,02
2008	640,87

Malpensa Terminal 2

La rilevanza dell'offerta di ristorazione in uno scalo dedicato alla clientela low-cost è stato il motivo che ha contraddistinto gli interventi del Gruppo SEA nel corso del 2010. In particolare, l'ingresso in area imbarchi del format "Briciole bar" consente un'offerta allineata alle abitudini di consumo del target dei passeggeri del terminal cui, in area check-in, si aggiungeranno a breve corner dedicati alla pizza da asporto (Rosso Sapore) e alla caffetteria.

Anche l'area free flow del primo piano dell'area check-in sarà oggetto di interventi di rebranding già definiti nel corso del 2010, che porteranno alla ridefinizione dell'offerta attraverso l'introduzione del marchio Burger King.

La politica del Gruppo SEA, che ha stimolato la naturale propensione dei passeggeri low-cost a fruire dell'offerta Food&Beverage, ha consentito di aumentare i ricavi dell'area del 2,7% per passeggero nel periodo 2008 - 2010.

Malpensa Terminal 2 - Ricavi Food&Beverage per 1.000 passeggeri (€)

2010	457,78
2009	458,59
2008	445,77

Linate

Nel corso del 2010 la vocazione dello scalo quale vetrina di Milano si è manifestata anche nelle scelte del

Gruppo SEA per il Food&Beverage. Dopo l'apertura del bar a marchio storico Motta, altri importanti brand milanesi e italiani si sono posizionati nello scalo con l'apertura degli spazi Panino Giusto, famoso locale milanese di ristorazione veloce, e Briciole Dolci e Salate, un concept bakery che offre prodotti appena sfornati.

Proseguendo tale caratterizzazione dell'offerta, si segnala che, nei primi mesi del 2011, all'interno del bar Motta, sarà introdotto un corner dedicato alla pasticceria del prestigioso marchio milanese Sant'Ambroeus.

Le scelte operate nell'area di ristorazione hanno sostenuto la crescita della redditività media per passeggero (+20,3% dal 2008).

Linate - Ricavi Food&Beverage per 1.000 passeggeri (€)

2010	460,17
2009	445,69
2008	382,56

Parcheggi

Nel 2010 il Gruppo SEA ha ultimato il processo di ampliamento di offerta di parcheggi auto dedicati ai passeggeri portando, a fine anno, a 15.300 i posti auto complessivamente disponibili al pubblico negli aeroporti di Malpensa e Linate (+8,5% rispetto a fine 2009).

Si segnala, tuttavia, che nel corso dell'esercizio i lavori per la realizzazione dell'hotel Sheraton a Malpensa e del nuovo parcheggio multipiano a Linate, nonché la ristrutturazione dell'esistente multipiano dello stesso scalo, hanno reso indisponibili oltre 2.000 posti auto fra Malpensa e Linate.

In uno scenario in cui la crisi economica ha inciso sulla capacità di spesa dei clienti, il Gruppo SEA ha sostenuto l'attività dei parcheggi sui propri scali attraverso:

- il servizio di prenotazione on line per la sosta nei parcheggi di Malpensa e Linate, attraverso il sito www.sea-parkandfly.it, nel quale sono evidenziate le molteplici offerte commerciali e promozionali, in parte legate anche al programma di fidelizzazione Seami
- una forte caratterizzazione dei parcheggi per tipologia di servizio e clientela di riferimento, al fine di soddisfare le molteplici esigenze dei clienti
- l'incremento dell'offerta di posti auto negli scali, con le aperture, da inizio 2010, di un nuovo parcheggio da 1.100 posti a Malpensa e, in dicembre, del nuovo multipiano di Linate da più di 2.400 posti.

Malpensa Terminal 1

Nel corso del 2010 l'offerta di posti auto collegati al terminal 1 di Malpensa è cresciuta di 1.100 unità per l'entrata in esercizio del P1 low cost e di ulteriori 459 posti per la riapertura dei parcheggi a sosta breve, pre-

cedentemente penalizzati per i lavori di costruzione dell'hotel Sheraton.

A tali tipologie di aree di sosta si aggiungono tre ulteriori segmenti di offerta di posti auto: il P2 executive - 3.300 posti coperti di cui 130 riservati ad auto di lusso; il P3 express - 800 posti scoperti collegati al terminal da tapis roulant; il P4 long term - 1.200 posti scoperti dedicati alla lunga sosta.

Malpensa Terminal 2

Nel corso del 2010 la significativa crescita del traffico passeggeri di easyJet (+10%) non si è tradotta in un pari aumento del tasso di occupazione dei posti auto presso il Terminal 2. Nel parcheggio P5 easy sono disponibili 3.000 posti che, dal 2011, saranno collegati al terminal mediante un camminamento coperto.

L'occupazione di tali posti, cui si aggiungono anche 391 parcheggi a sosta breve, è stata penalizzata in maggio e giugno da alcuni lavori di ristrutturazione del P5 e dal contesto competitivo particolarmente aggressivo cui il Gruppo SEA ha risposto adottando politiche tariffarie e di marketing indirizzate prevalentemente al recupero delle quote di mercato sensibili all'offerta tariffaria.

Linate

Nel 2010, nonostante la stabilità del traffico passeggeri e la penalizzazione dei posti auto correlata alla realizzazione del nuovo parcheggio multipiano e alla ristrutturazione dell'esistente, si è registrato un alto tasso di occupazione dei posti disponibili nello scalo, con punte massime di occupazione (prossime al 100%) nei giorni centrali della settimana, in linea con le esigenze del traffico business che caratterizza lo scalo.

Nel dicembre 2010 è stato aperto il nuovo parcheggio multipiano P2 che dispone di 3.000 posti auto coperti distribuiti su più piani. Gli ultimi due sono collegati con un ponte a passaggio veicolare e pedonale al parcheggio P1 top class, di 800 posti, da cui si raggiunge direttamente l'area check-in. Il sistema di parcheggi P1 e P2 è il parcheggio coperto più grande di Milano.

e-commerce

Nel 2010 il Gruppo SEA ha definito la propria strategia di e-commerce, iniziando la realizzazione di una piattaforma commerciale con cui, dai prossimi mesi, svilupperà la vendita multicanale, web e mobile, attraverso cui distribuire i propri servizi (parcheggi, accessi alle sale VIP, Fast Track, online advertising), e vendere i prodotti presenti nei negozi di Malpensa e Linate (e-mall) e di partner anche non operanti negli scali ma la cui attività è fortemente connessa ai servizi e prodotti del mondo del trasporto aereo (prenotazione di viaggi, hotel, voli, ingressi a mostre e musei, noleggi auto).

Loyalty Program

Nel 2010 è proseguito il programma di fidelizzazione della clientela degli Aeroporti di Malpensa e Linate attraverso la "carta loyalty", lanciata nel secondo semestre del 2009 con l'obiettivo di focalizzare l'attenzione di passeggeri e utenti degli scali milanesi sui servizi e beni offerti dal Gruppo SEA e dai suoi partner.

Nell'anno è stata avviata una collaborazione con l'Associazione "Salotto di Milano", che riunisce gli operatori della Galleria Vittorio Emanuele II e degli adiacenti portici settentrionali di piazza del Duomo, con la finalità di proporre la card non solo come strumento di agevolazione degli acquisti e di semplificazione dei processi aeroportuali, ma anche come porta d'accesso alle opportunità offerte dal territorio.

Tra le attività correlate all'utilizzo della carta loyalty, e volte a incentivare gli acquisti presso i negozi di entrambi gli scali, si segnalano alcuni concorsi a premi. Il successo dell'iniziativa è confermato dalle 22.000 nuove adesioni al programma avvenute nel 2010, che hanno portato a oltre 39.000 le carte emesse.

Pubblicità

Il 2010, al pari dell'anno precedente, è stato caratterizzato da una significativa difficoltà del settore pubblicitario su cui hanno influito negativamente alcuni fattori concomitanti, quali la negativa congiuntura economica internazionale, la diminuzione della propensione al consumo finale, nonché il prevalere del mezzo televisivo quale veicolo pubblicitario preferito dagli inserzionisti. Relativamente alla raccolta pubblicitaria negli scali di Malpensa e Linate si segnala che, dopo una fase di sofferenza piuttosto marcata, negli ultimi mesi dell'anno si sono evidenziati i primi segnali di ripresa, favoriti anche dalla scelta del Gruppo SEA di dotare entrambi gli scali di supporti pubblicitari innovativi - circuiti digitali - in grado di effettuare campagne pubblicitarie di forte impatto emozionale e di consentire la rotazione del messaggio per il consumatore.

Handling di terzi

Nel 2010 le attività di subconcessione di spazi a terzi (vettori, handler, gestori di servizi aeroportuali) si sono concentrate a Malpensa e sono state focalizzate alla ridefinizione e al rinnovo dei contratti con alcune importanti compagnie aeree già operanti nei terminal dello scalo (fra cui easyJet, Aeroflot, Air China), e alla stipula di accordi per l'utilizzo di nuovi spazi da parte di vettori non serviti in precedenza, quali Jat, Oman Air e Cathay Pacific.

Nello stesso periodo sono stati siglati accordi per l'utilizzo di magazzini, fra cui quello con la società di catering Do&Co presso il Terminal 2 di Malpensa e quello con l'handler merci Xpress a Linate.

Andamento delle attività Real Estate

Attività alberghiere a Malpensa

Nel mese di ottobre 2010 a Malpensa è stato aperto al pubblico l'Hotel Sheraton presso il Terminal 1: la struttura, con una superficie complessiva di circa 55.000 mq, è dotata di 433 camere, di oltre 2.000 mq di spazi per conferenze e congressi, di una Club Lounge di 200 mq e di una Spa da 1.100 mq con piscina, attualmente il centro benessere più esteso dell'area milanese. Il modello di realizzazione di tale infrastruttura è stato il BOT (Build - Operate - Transfer). Nel corso dell'anno è stato anche avviato il processo di selezione di un operatore per la realizzazione di un "budget" hotel presso il Terminal 2 di Malpensa che, entro fine 2011, possa gestire un'offerta alberghiera di fascia inferiore a quella presente al Terminal 1, con l'obiettivo di soddisfare più compiutamente le esigenze dei diversi target di passeggeri e utenti di Malpensa.

Attività di supporto alle imprese

In linea con i trend di mercato che evidenziano le opportunità offerte dallo sviluppo dell'aeroporto quale

"Città aeroportuale", il Gruppo SEA nel 2010 ha avviato lo studio per la realizzazione, nelle immediate vicinanze del Terminal 1 di Malpensa, di un centro direzionale che offrirà uffici e spazi multimediali a multinazionali e imprese del Nord-Ovest dell'Italia. Inoltre, in vista della realizzazione delle infrastrutture di ampliamento dell'attuale Cargo City di Malpensa, che comprendono anche magazzini di logistica di prima e di seconda linea, è già in atto lo scouting del mercato per la raccolta di manifestazioni di interesse per l'utilizzo di tali spazi e l'eventuale partnership nella realizzazione.

Riqualifica di aree di Linate

Alcune aree attualmente utilizzate come magazzini e depositi carburanti, di particolare pregio immobiliare in quanto situate presso l'Idroscalo, sono oggetto di uno studio di fattibilità per la realizzazione di una struttura di tipo ricettivo e congressuale, in vista della trasformazione completa dell'area waterfront di Linate.

Andamento delle attività di produzione di energia elettrica e termica

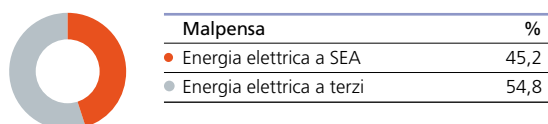
Attraverso la controllata Malpensa Energia è proseguita l'attività di produzione di energia termica ed elettrica, per soddisfare i fabbisogni del sistema aeroportuale gestito dal Gruppo SEA e per la vendita a terzi. Nel corso del 2010 la produzione di energia elettrica di Malpensa Energia ha registrato un incremento del 7,3% (+30,8 milioni di kWh) nonostante i limiti alla produzione derivanti dal danneggiamento in febbraio di una delle turbine di Malpensa, che dal mese di luglio, e per tutta la durata delle operazioni di ripristino, è stata sostituita con una turbina in leasing. L'incremento della produzione delle centrali di Malpensa e Linate e i minori consumi di energia elettrica da parte di SEA, a seguito dell'implementazione di un piano di risparmio energetico, si sono tradotti in una crescita dell'energia elettrica venduta a terzi in borsa elettrica che, a fine 2010, si è attestata a circa 264 mi-

lioni di kWh (+19,7% rispetto al 2009).

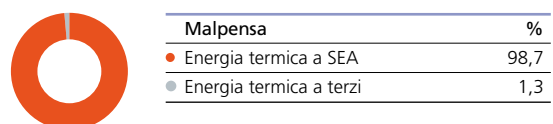
La produzione di energia termica su Malpensa e Linate ha registrato una crescita del 7,6%, attestandosi a 346,1 milioni di kWh; tale incremento è stato sostenuto dalla vendita a terzi di una parte dell'energia termica prodotta dalla centrale di Linate per l'approvvigionamento dei quartieri limitrofi allo scalo nonché dal contratto sottoscritto nel corso del 2010 con l'hotel Sheraton di Malpensa per l'approvvigionamento di energia termica e frigorifera; tale accordo perde anche la fornitura di energia elettrica da inizio 2011.

Si segnala inoltre che nell'anno è stato sottoscritto anche un accordo con SACBO, la società che gestisce lo scalo di Bergamo - Orio al Serio, per la fornitura di energia elettrica e termica; tale contratto sarà operativo da gennaio 2011.

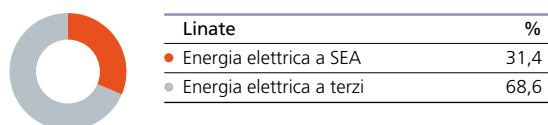
Energia elettrica prodotta a Malpensa nel 2010: 342,5 milioni di kWh



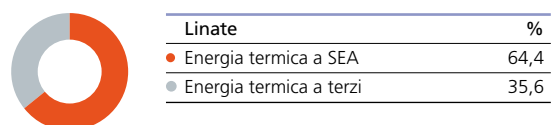
Energia termica prodotta a Malpensa nel 2010: 271,1 milioni di kWh



Energia elettrica prodotta a Linate nel 2010: 111,2 milioni di kWh



Energia termica prodotta a Linate nel 2010: 75,0 milioni di kWh



Il Gruppo SEA, anche nel 2010, ha confermato che lo sviluppo sostenibile del proprio business costituisce il modello di riferimento della propria attività. La crescita del Gruppo SEA non può essere disgiunta da quella del territorio in cui opera, verso il quale con-

tinua il forte impegno per favorirne la crescita e la tutela dell'ambiente, in un contesto di confronto e concertazione con i diversi livelli istituzionali interessati ai progetti di sviluppo in atto.

L'aeroporto quale driver di sviluppo del territorio

Il Gruppo SEA ritiene di rappresentare un asset per l'economia e l'occupazione del territorio. Nel 2010 non solo ha impiegato direttamente quasi 5.200 unità, ma ha anche affidato a terzi attività per più di 223 milioni di euro, coinvolgendo circa 950 fornitori prevalentemente lombardi (73%), il cui giro d'affari verso il Gruppo è superiore al 60% del totale degli affidamenti 2010 (considerando anche le aziende piemontesi tale percentuale supera il 65%).

Nel corso dell'anno, nell'ambito dello sviluppo sociale e culturale del territorio, è proseguito l'impegno del Gruppo SEA nella collaborazione con gli enti territoriali, prevedendo una serie di interventi formativi che hanno coinvolto, con modalità differenti, i diversi li-

velli della realtà scolastica della regione Lombardia. A tale proposito si segnala che, negli ultimi tre anni, oltre 350 studenti delle scuole superiori sono stati coinvolti nel servizio di assistenza ai passeggeri durante i picchi di traffico estivi e in corsi per le attività di agenti rampa; nell'ambito di una costante collaborazione con il Politecnico di Milano circa 600 studenti hanno partecipato a corsi universitari specialistici del trasporto aereo gestiti dal Gruppo SEA e oltre il 90% di coloro che hanno conseguito il Master Universitario in Gestione Aeroportuale, sponsorizzato anch'esso dal Gruppo SEA, hanno trovato uno sbocco professionale in linea con le aspettative.

Gestione del territorio e dell'ambiente di riferimento

Considerando la tutela ambientale un'opportunità di continuo miglioramento delle performance aziendali, e non un mero obbligo di legge, nel corso del 2010 il Gruppo SEA ha proseguito nell'impegno profuso per il miglioramento delle performance ambientali. In particolare l'attenzione del Gruppo SEA si è rivolta all'individuazione delle fonti e al controllo delle emissioni di CO₂ prodotte (nell'ambito della riduzione delle emissioni di gas serra fissati dal protocollo di Kyoto), nonché al costante monitoraggio e alla verifica dei fenomeni di interazione con l'ambiente. Tali attività, accompagnate da una continua e attenta opera di sensibilizzazione di tutti gli stakeholder del Gruppo SEA, sono state condotte in un'ottica di partnership con le istituzioni nazionali e internazionali che sovrintendono al rispetto e alla tutela dell'ambiente.

A conferma dell'attenzione verso i molteplici aspetti di tutela dell'ambiente in cui sono situati gli Aeroporti di Malpensa e Linate, nel corso del 2010 il Gruppo SEA, ha superato la verifica annuale per il rilascio, da parte del TÜV, della Certificazione Ambientale ISO 14001 per il Sistema di Gestione Ambientale (SGA).

Climate Change e qualità dell'aria

Dopo aver ottenuto a fine 2009 l'accreditamento di 3° livello (Optimisation) nell'ambito dell'iniziativa europea denominata "Airport Carbon Accreditation"

promossa da ACI Europe, gli scali di Malpensa e Linate, nel corso del primo semestre del 2010, hanno ottenuto, primi fra gli scali europei, l'accreditamento al livello 3+ "Neutrality" (massimo livello di accreditamento).

Tale livello di accreditamento è l'attestazione di un importante sforzo di riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂ da parte del Gruppo SEA che, dopo la significativa diminuzione conseguita nel periodo 2007-2009, nel 2010 ha proseguito nell'impegno ottenendo un'ulteriore contrazione delle emissioni di CO₂ su entrambi gli scali gestiti (-6% a Linate e -9% a Malpensa).

Risparmio energetico

Nel corso del 2010 l'attenzione del Gruppo SEA per la tutela dell'ambiente attraverso il risparmio energetico ha ricevuto un importante riconoscimento: alla centrale di cogenerazione di Linate, grazie all'attività di teleriscaldamento dei quartieri limitrofi lo scalo, sono stati attribuiti certificati verdi.

Nel corso dell'anno inoltre il Gruppo SEA, al fine di contenere i consumi energetici negli scali gestiti, ha implementato un sistema di energy saving, che ha consentito una diminuzione dei consumi del 4,5% attraverso l'ottimizzazione dell'utilizzo delle centrali di

condizionamento, la parzializzazione dell'illuminazione interna ed esterna (spegnimento di alcuni circuiti non preferenziali) e l'utilizzo di lampade a basso consumo.

Inquinamento acustico

Nel corso del 2010 il Gruppo SEA ha proseguito nell'impegno per il contenimento delle emissioni rumorose generate dalla propria attività presso entrambi gli scali gestiti.

A Malpensa sono ripresi gli incontri della Commissione Aeroportuale, che ha approvato uno scenario di riequilibrio della distribuzione del traffico aereo sulle diverse direttrici di decollo, attivandone anche un periodo di sperimentazione che si è positivamente concluso a fine dicembre ed è attualmente in vigore.

A Linate, dopo l'approvazione nel 2009 del Piano di zonizzazione acustica delle aree limitrofe allo scalo, è stata completata l'azione di definizione di dettaglio degli interventi da realizzare nei comuni di Segrate, San Donato e Peschiera Borromeo al fine di attivare le misure di contenimento e di abbattimento del rumore, come previsto dalla legislazione vigente della zonizzazione acustica dell'aeroporto. In ottemperanza al quadro normativo di riferimento è stato consegnato alla Regione Lombardia il relativo documento e sono stati presentati al ministero competente gli elementi su cui è necessaria un'interpretazione al fine di poter procedere con il piano attuativo.

Si segnala che il Gruppo SEA è il primo gestore aeroportuale italiano a procedere con l'individuazione e l'adozione di misure di riduzione dell'inquinamento acustico, a seguito dell'approvazione del relativo piano di zonizzazione acustica da parte della Commissione Aeroportuale.

Connettività degli scali

L'importanza del posizionamento strategico degli scali del Gruppo SEA è confermata dalla presenza dell'aeroporto di Malpensa tra le infrastrutture realizzate nell'ambito del programma europeo TEN-t, volto a costituire una rete di trasporto trans-europea che faciliti lo spostamento di persone e merci all'interno del continente. In particolare, l'aeroporto è situato in prossimità di due assi stradali e ferroviari delineati nell'ambito di tale programma infrastrutturale: il Corridoio 5 fra Lisbona e Kiev e il corridoio 24 fra Rotterdam e Genova, che rispettivamente collegano l'Europa Occidentale con l'Est europeo e la parte settentrionale del continente con quella meridionale.

Gestione dei rifiuti

Nel 2010 il Gruppo SEA ha proseguito l'impegno nella raccolta differenziata dei rifiuti prodotti negli aeroporti, introducendo, in entrambi gli scali, la differenziazione fra plastica e alluminio e attuando a Linate, dopo i positivi risultati conseguiti a Malpensa, anche la raccolta differenziata della frazione umida.

A fine 2010 i livelli di differenziazione conseguiti a Malpensa sono stati del 31,5% per la carta, del 28,5% per la frazione umida, dell'8,7% per vetro e alluminio e dell'8,1% per il legno. A Linate la raccolta differenziata si è attestata sui seguenti livelli: 64,1% per la carta, 18% per la frazione umida, 7,5% per il legno e 4,1% per il vetro.

FOD (Foreign Object Damage)

Grazie alla continua attività di sensibilizzazione che il Gruppo SEA svolge da alcuni anni nei confronti di tutti i soggetti che operano nelle aree air-side degli aeroporti di Malpensa e Linate i continui controlli condotti nel 2010 non hanno rilevato segnali evidenti di FOD.

Informazione in materia ambientale

Per facilitare un'ampia diffusione delle informazioni in materia ambientale, nel 2010 il Gruppo SEA ha costantemente aggiornato la sezione in materia ambientale del proprio sito web, evidenziando le diverse tipologie di interventi attuate anche con dati e riferimenti relativi ai monitoraggi e prestando particolare attenzione ai quesiti posti attraverso l'apposita interfaccia di cui è dotata la sezione ambiente del sito web del Gruppo SEA.

Rete ferroviaria

Nel 2010 quasi il 12% dei passeggeri in partenza da Malpensa ha raggiunto lo scalo con il treno ma, considerando che un altro 10% è arrivato in aeroporto usufruendo della navetta autostradale dalla Stazione Centrale di Milano e che la quota di passeggeri che utilizzano bus di linea extraurbani è di circa il 7%, il bacino di passeggeri fruitori del servizio ferroviario è destinato ad aumentare notevolmente. Di conseguenza, nel corso del 2010, l'accessibilità ferroviaria diretta di Malpensa è stata oggetto di un significativo potenziamento:

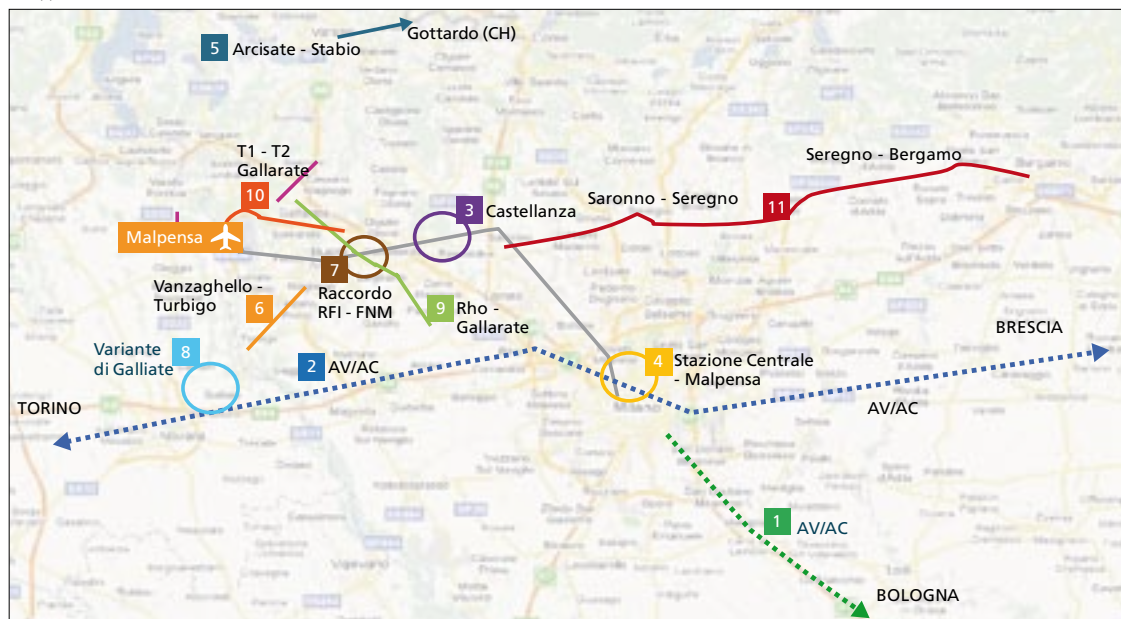
- da settembre 2010 l'aeroporto è raggiungibile con i treni Freccia Rossa che effettuano il collegamento alta velocità tra Firenze e Malpensa in 2 ore e 39 minuti (via Milano Centrale - ved. Rif. 1 in figura "Sviluppo rete ferroviaria") e tra Malpensa e Napoli, permettendo di ampliare notevolmente il bacino di utenti potenziali dello scalo. È allo studio una rimodulazione degli orari per una migliore fruibilità del servizio ferroviario da parte dei passeggeri in partenza da Malpensa, nonché un possibile incremento della frequenza delle corse. L'arrivo dei convogli ad alta velocità è stato permesso anche dalla conclusione dei lavori di adeguamento della stazione ferroviaria del Terminal 1 di Malpensa con il prolungamento delle banchine
- nel corso del 2010 il Gruppo FNM ha portato il Malpensa Express a effettuare 79 corse giornaliere, dirette e con fermate intermedie, da Milano Cadorna a Malpensa Terminal 1, da cui ogni 15 minuti è operativo anche un servizio di autobus gratuito per il Terminal 2 dello scalo. Il Gruppo FNM ha inoltre ridotto a 29 minuti la durata del trasferimento senza fermate intermedie, a seguito del completamento delle opere di interrimento della rete ferroviaria a Castellanza (ved. Rif. 3)
- il servizio Malpensa Express si è arricchito in dicembre di un nuovo servizio: 51 corse giornaliere da Milano Centrale allo scalo (ved. Rif. 4), con un tempo di percorrenza di circa 40 minuti. A fine 2010 i collegamenti quotidiani con Malpensa, operati dal Gruppo FNM, sono complessivamente 130, con orari compresi tra le 4.28 del mattino fino alle 0.28 della notte.

Nel corso dei prossimi anni la raggiungibilità ferroviaria di Malpensa sarà ulteriormente ampliata lungo tutte le direttrici di traffico:

- sull'asse Sud, grazie al quadruplicamento della linea Rho-Gallarate, lo scalo sarà collegato direttamente anche al Polo fieristico di Rho (ved. Rif. 9)
- l'asse Nord sarà rafforzato dallo sviluppo delle connessioni con la Svizzera mediante la realizzazione della tratta Arcisate-Stabio (ved. Rif. 5), che permetterà di ridurre ad un'ora i tempi di percorrenza fra Lugano e Malpensa entro il 2014, e con lo sviluppo della rete fra Bellinzona e Gallarate
- i collegamenti con l'area a Est di Malpensa saranno integrati con l'attivazione del servizio passeggeri sulla Saronno - Seregno per il 2012, tratta che verrà prolungata fino a Bergamo entro il 2020 (ved. Rif. 11)
- l'accessibilità da Torino sarà favorita dal collegamento all'alta velocità mediante la variante di Galliate (ved. Rif. 8) e il raddoppio della linea Vanzaghello-Turbigo (ved. Rif. 6).

Si segnala inoltre che il collegamento ferroviario fra il Terminal 1 e il Terminal 2 di Malpensa, da realizzarsi come prosecuzione dell'attuale linea ferroviaria (che oggi si conclude al Terminal 1) è in fase avanzata di progettazione e ha ottenuto un finanziamento pari a 1,3 milioni di euro da parte dell'Unione Europea (ved. Rif 10).

Sviluppo rete ferroviaria



Anche l'accessibilità di Linate sarà oggetto nei prossimi anni di notevoli sviluppi, con la realizzazione della linea metropolitana M4 che collegherà l'aeroporto con alcuni degli snodi principali delle linee metropoli-

tane milanesi già esistenti. A seguito della conclusione della fase progettuale, a fine 2010 è in corso la gara per l'assegnazione in appalto dell'opera, il cui esito è previsto per aprile 2011.

Rete viaria

I principali collegamenti via gomma sono costituiti dalla rete autostradale, le cui più importanti arterie sono rappresentate dalla A8 Milano-Laghi e dalla A4 Milano-Torino, quest'ultima collegata allo scalo tramite la bretella Boffalora-Malpensa.

Per i prossimi anni, anche in vista dell'Expo del 2015, sono previsti numerosi investimenti infrastrutturali di ampia portata sulla rete viaria lombarda, che interesseranno vaste porzioni del territorio regionale, e il cui completamento avrà un impatto positivo sulla qualità dei collegamenti verso gli Aeroporti di Malpensa e Linate, sia in termini di riduzione dei tempi di percorrenza che di facilità di accesso.

Tra i principali interventi si segnalano:

- l'autostrada BreBeMi, i cui lavori sono iniziati nel luglio 2010 e verranno terminati entro la fine del 2012 (ved. Rif. 4 in figura "Sviluppo rete viaria"), che permetterà di ampliare la catchment area degli scali gestiti dal Gruppo SEA verso la parte Orientale della Lombardia
- l'autostrada Pedemontana (ved. Rif. 5), la cui costruzione è iniziata nel corso del 2010, con le prime tratte disponibili nel 2014 e l'intero Sistema viabilistico

pedemontano nel 2015

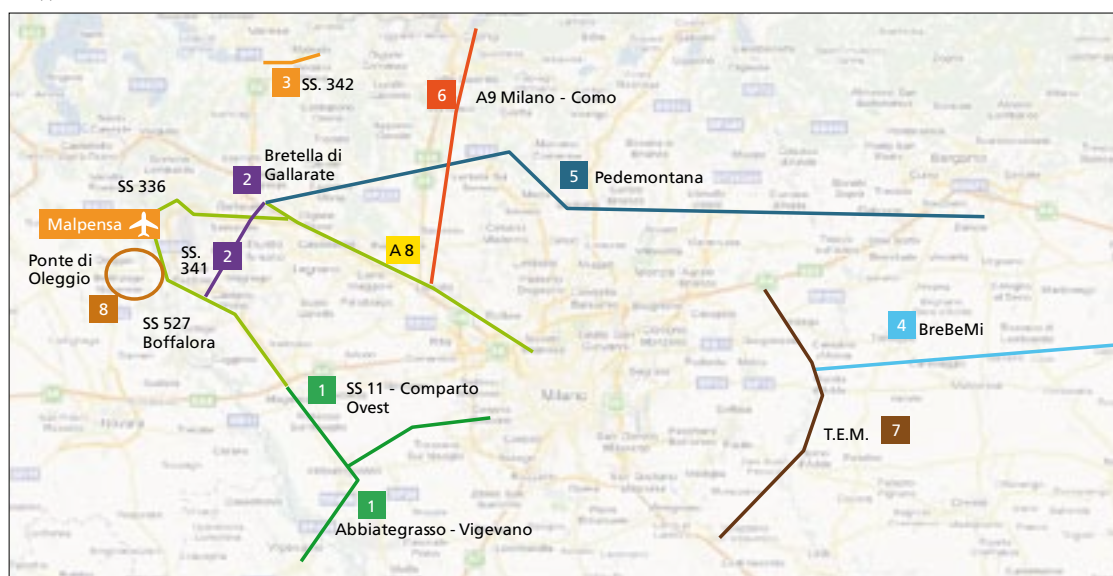
- la Tangenziale Est Esterna di Milano (ved. Rif. 7), che collegherà l'autostrada A1 (proveniente da Napoli-Roma-Firenze-Bologna) con la A4 (Torino-Venezia), il cui progetto definitivo è stato approvato a fine 2010 e il cui completamento è previsto per il 2014.

Al fine di ampliare ulteriormente l'accessibilità viaria di Malpensa sono previsti altri interventi che riguardano principalmente: il collegamento tra la SS11 e la tangenziale Ovest di Milano (che collegherà l'area di Pavia con l'A4) (ved. Rif. 1); la variante della SS 341 (ved. Rif. 2); il collegamento alla SS 342 Vedano Olona (ved. Rif. 3) e il rifacimento del Ponte di Oleggio, che agevererà i flussi di traffico tra Malpensa e Novara (ved. Rif. 8).

Inoltre è già in fase di avanzata realizzazione l'ampliamento, con una terza corsia, della A9 Milano-Como-Svizzera, collegata a Malpensa attraverso l'A8, (ved. Rif. 6).

A conferma dell'importanza della connettività su strada dell'aeroporto di Malpensa si segnala che nel 2010 circa l'89% dei passeggeri in partenza ha raggiunto lo scalo attraverso mezzi di trasporto su gomma, di cui circa il 12% ha utilizzato il servizio di navetta con la Stazione di Milano.

Sviluppo rete viaria



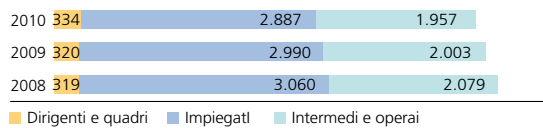
Si evidenzia che l'accessibilità via gomma di Linate, già particolarmente significativa, sarà ulteriormente sostenuta dall'apertura, a fine 2010, del nuovo par-

cheggio multipiano che, garantendo maggiori aree di sosta, favorisce l'utilizzo del mezzo privato per raggiungere l'aeroporto.

Gestione delle risorse umane

Le risorse umane

Dipendenti del Gruppo SEA^(*)



(*) Dati puntuali a fine esercizio

Infortuni



In considerazione dell'uscita dal perimetro di consolidamento di Malpensa Logistica Europa, i dati 2008 e 2009 sono stati adeguati per renderli comparabili con quelli del 2010

In coerenza con il ruolo fondamentale che il Gruppo SEA riconosce al “capitale umano”, nel 2010 sono state intraprese iniziative e progetti con l'obiettivo di dare continuità alla valorizzazione delle risorse umane del Gruppo SEA e di sostenere i processi di efficientamento organizzativo.

Al 31 dicembre 2010 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 5.178 unità, in diminuzione di 135 unità rispetto a fine 2009 (non considerando lo staff di Malpensa Logistica Europa, non inclusa nel perimetro di consolidamento da inizio 2010). Una quota significativa di tale diminuzione è stata determinata anche dalla prosecuzione della procedura di mobilità, iniziata nel settembre 2009, e che sarà attiva fino a luglio 2011. Anche nel 2010 è proseguito il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per SEA e SEA Handling, concessa a seguito dello stato di crisi

determinato dal de-hubbing di Alitalia. L'applicazione di tale strumento da parte delle funzioni aziendali, di staff e operative, è avvenuta in maniera mirata: a fine 2010 le ore di CIGS complessivamente effettuate sono state pari a 1.074 mila (in diminuzione di circa 202 mila ore rispetto al 2009).

L'aumento del traffico, cui si è accompagnata una significativa diminuzione del personale in organico, ha determinato un maggiore ricorso al lavoro straordinario, aumentato di 49 mila ore rispetto al 2009, in cui era stata conseguita un'ulteriore contrazione del ricorso a tale tipologia di prestazione dopo la significativa diminuzione operata nel 2008.

Anche nel 2010 il Gruppo SEA ha confermato la significativa presenza femminile, che rappresenta il 30% della forza lavoro media dell'anno, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

Gestione operativa

Nel corso del 2010 è proseguito il processo di riorganizzazione che ha coinvolto il Gruppo SEA negli ultimi anni con l'obiettivo di ottimizzare i processi e di sostenere lo sviluppo del business.

In particolare nell'anno sono state riviste le strutture

organizzative delle officine mezzi di Malpensa e Linate e dell'attività di controllo di sicurezza ai filtri passeggeri, secondo il modello Kaizen di ottimizzazione dei processi che prevede l'adozione dei principi di “Azienda snella”.

Sviluppo e formazione

Nel corso del 2010 è proseguito lo sviluppo del sistema professionale, con l'estensione dell'attività di rilevazione di famiglie professionali e mestieri a tutta la popolazione aziendale di SEA e SEA Handling. Il risultato di tale attività è stato pubblicato sul sito intranet aziendale che, nel corso del 2010, è stato anche arricchito di nuovi contenuti, con l'obiettivo di mantenere sempre attivo il dialogo azienda-collaboratore.

Al fine di arricchire ulteriormente i processi di sviluppo e formazione, nel corso del 2010 sono state effettuate attività di sviluppo di competenze e capacità

manageriali attraverso incontri e attività di gruppo, che proseguiranno anche nel 2011.

Nel 2010 è inoltre proseguita l'ordinaria attività di formazione e addestramento, finalizzata a migliorare le competenze tecnico-specialistiche e comportamentali dei dipendenti del Gruppo SEA: nel corso dell'anno sono state svolte 6.000 ore di docenza, in particolare sui temi della Safety, della Security e dell'aggiornamento professionale in materia di ICT (Information and Communication Technology).

Comunicazione interna

Nel 2010 il Gruppo SEA ha confermato la propria attenzione in materia di comunicazione interna, proseguendo nella pubblicazione, in forma cartacea e anche in via telematica (intranet aziendale), di "noisea",

la newsletter mensile rivolta ai dipendenti del Gruppo SEA, che tratta tematiche, notizie, approfondimenti e novità che gravitano intorno al mondo SEA.

Welfare aziendale

Nel 2010 il Gruppo SEA si è impegnato per sviluppare ulteriormente il Welfare aziendale, con l'obiettivo di individuare l'insieme delle iniziative e delle soluzioni aziendali che favoriscano il benessere individuale dei dipendenti e delle loro famiglie, a sostegno della produttività e dello sviluppo dell'impresa.

Con tale finalità è stato avviato il censimento di tutte le iniziative già in essere derivanti da atti unilaterali (fra cui assegni studio a quasi 1.000 beneficiari, buoni giocattoli a più di 2.000 figli di dipendenti), da interventi bilaterali (conseguenti all'accordo con il sindacato, fra cui la cassa assistenza sanitaria integrativa per oltre 3.000 beneficiari, i centri estivi per i figli dei dipendenti), nonché dalle azioni intraprese dai CRAL di Malpensa e Linate (in particolare iniziative culturali e sportive). L'analisi dei risultati ha confermato che il Gruppo SEA è da sempre attivo nello sviluppo di iniziative Welfare, attraverso servizi rivolti al benessere

della persona, come individuo e come famiglia (assistenza e prevenzione sanitaria, iniziative per i figli, servizi sociali, proposte ricreative e molto altro), ma anche con iniziative dedicate al problema della conciliazione tra vita lavorativa e familiare (orario flessibile, permessi), alla mobilità (abbonamenti a mezzi di trasporto, parcheggi) e alla maternità (part-time mamma).

Successivamente è stata avviata la seconda fase del progetto di sviluppo del Welfare aziendale, che ha coinvolto direttamente il personale di SEA e SEA Handling attraverso la distribuzione di un questionario per verificare il grado di conoscenza e il gradimento delle iniziative in corso e raccogliere indicazioni su nuove iniziative, maggiormente indirizzate alle reali esigenze dei lavoratori, in modo da consentire anche un rinnovamento dell'attuale offerta di Welfare.

Relazioni industriali

Nel corso del 2010 è proseguito il confronto pragmatico e produttivo con le Organizzazioni Sindacali, che aveva già caratterizzato gli ultimi esercizi, e che nell'anno si è concentrato su iniziative di efficientamento e semplificazione gestionale. Tale processo ha portato alla sottoscrizione, a inizio anno, dell'intesa relativa al rinnovo del Contratto Nazionale di Lavoro per il quadriennio 2008-2011, prevedendo adeguamenti del trattamento economico e introducendo la suddivisione in 3 sezioni specifiche (gestori aeroportuali, operatori di handling e caterer).

Si segnala inoltre che a fine marzo è stata raggiunta un'intesa sul tema della fruizione del servizio mensa, che prevede, fra l'altro, un incremento del contributo a carico del dipendente per la fruizione del servizio e l'impegno a introdurre i ticket pasto per i casi di impossibilità di accesso al servizio mensa, in sostituzione della fruizione del pasto. Infine è stata sottoscritta un'intesa fra SEA, SEA Handling e le Organizzazioni sindacali relativamente al completamento del processo di esternalizzazione delle pulizie aeromobili presso lo scalo di Linate, che prevede il ricollocamento, in SEA, del personale ad oggi impiegato in questa attività secondo le modalità stabilite nell'intesa.

Sul fronte della ricerca del contenimento del contenzioso, si è raggiunta un'intesa con le Organizzazioni Sindacali sulla vertenza della figura dell'Agente Unico Aeroportuale (AUA), che stabilisce un nuovo percorso per il riconoscimento del superiore inquadramento, basato sulla effettiva rotazione professionale.

Inoltre, con l'obiettivo di favorire la flessibilità della prestazione lavorativa, è stata stabilita la possibilità di prevedere trasferimenti interni tra ruoli professionali contigui, al fine di allineare flussi di traffico e relativi carichi di lavoro.

Si segnala che, nel gennaio 2011, è stato sottoscritto un accordo sui temi della quotazione di SEA e della prosecuzione del percorso di recupero di efficienza a livello di Gruppo. Tale intesa dovrà sfociare, entro maggio 2011, nella definizione di un accordo di dettaglio sulle azioni da intraprendere, con particolare riguardo a SEA Handling che, dopo l'esperienza positiva dell'accordo sindacale del giugno 2008 inserito nel processo di efficientamento in atto, viene messa al centro di un nuovo patto che, entro il 2012, dovrà portarla a conseguire un risultato operativo positivo.

Safety

Nel 2010 l'attività di prevenzione svolta dal Gruppo SEA è stata finalizzata al costante miglioramento delle condizioni di sicurezza in cui opera il proprio personale e quello di terzi (operatori, passeggeri, utenti) attraverso l'implementazione di nuove misure di prevenzione e protezione e l'introduzione di nuove procedure di sicurezza sia per le attività lavorative sia per le principali infrastrutture presenti negli scali.

Queste azioni, unitamente a un significativo impegno formativo rivolto nei confronti dei dipendenti, hanno consentito di confermare l'andamento decrescente del fenomeno infortunistico (-5,47 % di infortuni rispetto al 2009) già in essere da alcuni anni (- 22% nell'ultimo triennio).

Nel corso del 2010 la realizzazione del nuovo Hotel Sheraton presso il Terminal 1 di Malpensa, la contemporanea riconfigurazione dei parcheggi adiacenti e l'incremento dei collegamenti ferroviari fra Malpensa e Milano, hanno reso necessaria la condivisione di un Piano Generale di Coordinamento tra il Gruppo

SEA e i principali operatori presenti nel Terminal 1 per la gestione delle eventuali emergenze in tale area.

Inoltre, nel corso dell'anno, la costante attenzione ai temi della sicurezza del lavoro ha portato il Gruppo SEA a realizzare un proprio campo di addestramento antincendio all'interno del sedime aeroportuale di Malpensa, che consentirà di ottimizzare le attività di formazione e addestramento del proprio personale e, su richiesta, di quello di altri operatori.

Si segnala che l'attività condotta in attuazione delle recenti norme in materia di "accertamento di assenza di tossicodipendenza" nei confronti di lavoratori adibiti a particolari mansioni, che comportano un rischio anche nei confronti di terzi, preceduta da una campagna di sensibilizzazione di tutto il personale verso i rischi derivanti da tabagismo, alcolismo e tossicodipendenza, ha evidenziato una situazione di quasi totale assenza del fenomeno, molto al di sotto di quello medio nazionale.

Sistema di Corporate Governance

Sistema di Corporate Governance

La struttura di Corporate Governance adottata volontariamente da SEA (non essendo Società quotata in Borsa) si ispira alle raccomandazioni e ai principi contenuti nel “Codice di autodisciplina delle società quotate” promosso da Borsa Italiana per le società quotate.

SEA ritiene che l’adozione di un modello di governo societario ispirato a principi di trasparenza e di corretto equilibrio tra gestione e controllo, costituisce un imprescindibile requisito ed un efficace strumento per il perseguimento dei valori che sono alla base della propria missione.

La struttura organizzativa di SEA è articolata in un modello tradizionale che vede la gestione aziendale affidata al Consiglio di Amministrazione, organo centrale nel sistema di Corporate Governance; le funzioni di vigilanza sono attribuite al Collegio Sindacale e quelle di controllo contabile alla Società di revisione nominata dall’Assemblea.

L’Assemblea dei soci ha il compito di prendere le decisioni più rilevanti per la vita della Società, nominan-

do, fra l’altro gli organi sociali, approvando il bilancio e modificando lo Statuto.

Il Consiglio di Amministrazione è composto da amministratori esecutivi e amministratori non esecutivi ed è assistito dai Comitati, dallo stesso istituiti, che hanno funzioni propositive e consultive (Comitato Etico, Comitato per la Remunerazione e Comitato di Controllo interno di gruppo). I Comitati sono composti esclusivamente da Consiglieri di Amministrazione non esecutivi e senza deleghe operative, che svolgono regolarmente le proprie funzioni attraverso riunioni di cui vengono redatti i relativi verbali, conservati agli atti della Società.

Il Comitato di Controllo SEA, oltre alla valutazione dell’adeguatezza del sistema di controllo interno, svolge anche la funzione di raccordo tra il Collegio Sindacale, la Società di revisione, l’Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001 ed il Consiglio di Amministrazione.

Nell’attività di controllo il Comitato si avvale della Direzione Auditing.

Modello di organizzazione e gestione ex D.Lgs. 231/01

Il “Modello” è stato predisposto in conformità alle disposizioni del D.Lgs. 231/01 recante la “Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica”, tenendo nella dovuta considerazione le “Linee guida per la costruzione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. n. 231/01”, pubblicate da Confindustria.

Tale “Modello” è stato formalmente adottato dal Consiglio di Amministrazione di SEA – nella sua Parte generale - con delibera del 18 dicembre 2003, e successivamente aggiornato con le delibere del 20 dicembre 2005, del 24 ottobre 2008 e del 28 gennaio 2010.

In tale ambito SEA e le società controllate hanno adottato tutte le misure necessarie e opportune per adeguare e integrare la “Mappatura dei rischi” e il “Modello di organizzazione e gestione”, al fine di prevenire le figure di reato introdotte dal legislatore fino al 31 dicembre 2010.

L’effettività e l’adeguatezza del “Modello di organizzazione, gestione e controllo” ex D. Lgs 231/01 è affidata all’Organismo di Vigilanza collegiale, nominato dal Consiglio di Amministrazione della Società e composto da tre membri (il Direttore Auditing e due membri indipendenti esterni).

Codice etico

Dall'aprile 2000 SEA si è dotata di un proprio "Codice etico" che definisce i valori etici e morali della Società indicando le linee di comportamento da tenere, da parte del personale e dei componenti degli organi so-

ciali, nei rapporti aziendali e in quelli esterni. Per la sua divulgazione e osservanza, è stato nominato il "Comitato etico".

Adempimenti in materia di privacy

In merito alla normativa in materia di protezione dei dati personali (punto 26 dell'allegato B del D. Lgs. 196/03 - "Disciplinare tecnico in materia di misure

minime di sicurezza") il Gruppo SEA ha provveduto ad aggiornare il documento programmatico sulla sicurezza.

Andamento economico,
patrimoniale e finanziario
del Gruppo SEA

Andamento economico

Conto economico consolidato

(importi in migliaia di euro)	31/12/2010	%	31/12/2009 riesposto	%	Variazione % 12/10 - 12/09
Ricavi di gestione:					
Ricavi aeronautici	262.297	41,4	253.868	40,7	3,3
- Diritti	144.622	22,8	134.415	21,6	7,6
- Infrastrutture centralizzate	64.000	10,1	68.726	11,0	-6,9
- Sicurezza	53.675	8,5	50.727	8,1	5,8
Handling	125.892	19,9	103.569	16,6	21,6
Logistica	0		25.061	4,0	-100,0
Ricavi non aeronautici	199.420	31,5	198.477	31,8	0,5
- Retail	77.028	12,2	76.746	12,3	0,4
- Handling di terzi e CNA	21.462	3,4	25.614	4,1	-16,2
- Parcheggi	40.190	6,3	42.568	6,8	-5,6
- Cargo	10.378	1,6	9.764	1,6	6,3
- Servizi ed altri ricavi	50.362	7,9	43.785	7,0	15,0
Ricavi per lavori su beni in concessione	46.116	7,3	42.597	6,8	8,3
Totale ricavi di gestione (A)	633.725	100,0	623.572	100,0	1,6
Costi operativi:					
Costi del lavoro	247.650	39,1	251.084	40,3	-1,4
Retribuzioni lorde	240.351	37,9	241.840	38,8	-0,6
Altri costi del lavoro	7.299	1,2	9.244	1,5	-21,0
Altri costi operativi	191.591	30,2	189.563	30,4	1,1
Materiali di consumo	48.344	7,6	42.927	6,9	12,6
Costi industriali	108.055	17,1	111.218	17,8	-2,8
Costi amministrativi	35.192	5,6	35.418	5,7	-0,6
Costi per lavori su beni in concessione	43.441	6,9	40.162	6,4	8,2
Totale costi operativi (B)	482.682	76,2	480.809	77,1	0,4
Margine operativo lordo (A-B)	151.043	23,8	142.763	22,9	5,8
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	53.178	8,4	80.883	13,0	-34,3
Ammortamenti	36.913	5,8	40.821	6,5	-9,6
Accantonamenti e svalutazioni	16.265	2,6	40.062	6,4	-59,4
Risultato operativo	97.865	15,4	61.880	9,9	58,2
Proventi (oneri) da partecipazioni e finanziari	4.548	0,7	14.710	2,4	n.s.
Proventi (oneri) da partecipazioni	5.567	0,9	35.394	5,7	-84,3
Proventi (oneri) finanziari	-1.019	-0,2	-20.684	-3,3	-95,1
Risultato prima delle imposte	102.413	16,2	76.590	12,3	33,7
Imposte dell'esercizio	39.280	6,2	22.865	3,7	71,8
Risultato netto del Gruppo e dei terzi	63.133	10,0	53.725	8,6	17,5
Risultato di pertinenza dei terzi	2	0,0	-1.301	-0,2	n.s.
Risultato del Gruppo	63.131	10,0	55.026	8,8	14,7

Ricavi di gestione

Al 31 dicembre 2010 i ricavi di gestione del Gruppo SEA sono passati da 623.572 migliaia a 633.725 migliaia di euro, incrementandosi dell'1,6%. Tale risultato risente della chiusura degli aeroporti di Malpensa e Linate a seguito della diffusione della nube di cenere vulcanica, ma beneficia della ripresa del traffico passeggeri (+5,3%) e merci (26,1%) soprattutto dell'aeroporto di Malpensa.

I ricavi aeronautici ammontano a 262.297 migliaia di euro e aumentano di 8.429 migliaia (3,3%) rispetto

all'esercizio 2009. In particolare i diritti (144.622 migliaia di euro) aumentano del 7,6% sia per la ripresa del traffico che per l'entrata in vigore, dal 21 gennaio 2010, del provvedimento del Ministero dei Trasporti che adegua i valori dei diritti aeroportuali all'inflazione programmata relativa all'anno 2009; le prestazioni di sicurezza (53.675 migliaia di euro) si incrementano del 5,8%; le infrastrutture centralizzate (64.000 migliaia di euro) registrano una diminuzione del 6,9%, per effetto dell'entrata in vigore del nuovo sistema tariffario delle attività di de-icing.

I ricavi di handling, pari a 125.892 migliaia di euro,

registrano un incremento di 22.323 migliaia (+21,6%). La significativa variazione è da imputarsi per 14.883 migliaia di euro (quota capitale e rivalutazione) all'effetto positivo per l'incasso, conseguente il risarcimento dei danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione, ad opera del Ministero dei Trasporti, delle tariffe per l'attività di handling determinate per gli anni 1987, 1989 e 1990.

Per effetto della differente metodologia di consolidamento della Società Malpensa Logistica Europa rispetto all'esercizio 2009, non si sono registrati ricavi di logistica nell'esercizio 2010.

I ricavi non aeronautici (199.420 migliaia di euro) sono aumentati di 943 mila euro (+0,5%) rispetto allo scorso esercizio.

In particolare:

- Retail: i ricavi pari a 77.028 migliaia di euro aumentano dello 0,4% rispetto al 2009. Si rileva che la pubblicità e le vendite al pubblico e il duty free sono sostanzialmente in linea con il 2009; il noleggio vetture si incrementa del 3,7% per un buon andamento delle attività; le attività bancarie si riducono del 18,3% per la chiusura di due operatori e per minori corrispettivi, come contrattualmente previsto, da operatori cambiavalute. La ristorazione registra un incremento di ricavi del 7,9%: tale positivo andamento beneficia dell'introduzione di nuovi brand, dell'apertura di nuovi punti e dalla confermata maggior propensione al consumo nella ristorazione
- attività di handling di terzi e corrispettivi da vettori: i ricavi pari a 21.462 migliaia di euro diminuiscono del 16,2%. In particolare si rileva una contrazione dei ricavi per il rifornimento carburanti del 20,5% (rivisitazione tariffaria distinta per scalo) e per il catering del 37,4% (ridefinizioni contrattuali). I ricavi per banchi e spazi operativi si riducono del 10,1% a seguito della ridefinizione dei contratti con le compagnie aeree
- parcheggi: i ricavi, pari a 40.190 migliaia di euro, si riducono del 5,6%. La riduzione risente a Linate di minori ricavi per la chiusura del parcheggio multipiano per la ristrutturazione, e a Malpensa della maggior propensione all'utilizzo, da parte dei passeggeri, di parcheggi a tariffe più basse
- cargo (10.378 migliaia di euro) aumentano del 6,3% principalmente per effetto delle rivisitazioni tariffarie
- servizi e altri ricavi: i ricavi sono pari a 50.362 migliaia di euro, in aumento del 15%. Tale incremento è da imputarsi ai maggiori ricavi derivanti dalla cessione di energia elettrica e termica a terzi (+23,4%) e alla vendita dei "Certificati verdi" e delle quote di CO₂ eccedenti rispetto al fabbisogno della controllata Malpensa Energia. Si registra inoltre un aumento dei ricavi per l'assistenza dei passeggeri che lo scorso esercizio risentivano della parziale chiusura per restyling delle sale dedicate. L'attività di biglietteria registra una di-

minuzione dell'8,1%, mentre i ricavi per progettazione e assistenza tecnica aumentano del 13,3%.

I ricavi per lavori su beni in concessione (46.116 migliaia di euro) sono aumentati di 3.519 migliaia rispetto al 2009 (+8,3%). Si rammenta che tali ricavi corrispondono ai costi sostenuti per i lavori in concessione maggiorati di un mark up rappresentativo della remunerazione dei costi interni per attività di direzione lavori e progettazione, e hanno quale contropartita l'iscrizione dei beni in concessione tra le immobilizzazioni immateriali.

Costi operativi

I costi operativi sono passati da 480.809 migliaia di euro al termine del 2009 a 482.682 migliaia di euro a fine dicembre 2010, segnando un aumento di 1.873 migliaia di euro (+0,4%).

Tale aumento è stato generato da:

- costo del lavoro: il costo è pari a 247.650 migliaia di euro e registra una diminuzione di 3.434 migliaia (-1,4%) rispetto al 2009. Si riferisce a retribuzione lorde e altri costi del lavoro. Le retribuzioni lorde (240.351 migliaia di euro) diminuiscono dello 0,6% rispetto al periodo corrispondente dello scorso esercizio. Si precisa che nel 2009 le retribuzioni recepivano maggiori costi per la differente metodologia di consolidamento di Malpensa Logistica Europa. Al netto di tale fenomeno, si registra un incremento delle retribuzioni lorde del 2,8%. Tale variazione è influenzata principalmente dai maggiori oneri previsti dal rinnovo del contratto collettivo e maggiori ore di straordinari/festività. Inoltre, per il permanere dei fenomeni connessi con lo stato di crisi, anche per il 2010 è proseguito il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria e alle procedure di mobilità. Gli altri costi del lavoro (7.299 migliaia di euro) diminuiscono del 21%. Si segnala la riduzione dei costi per la mensa dei dipendenti (-15,2%) a seguito dell'accordo siglato nel marzo 2010 da SEA e SEA Handling con le rappresentanze sindacali
- altri costi operativi: tali costi sono pari a 191.591 migliaia di euro e registrano un aumento di 2.028 migliaia di euro rispetto al 2009 (+1,1%). L'incremento è riconducibile a:
 - acquisti per beni di consumo: tali spese sono pari a 48.344 migliaia di euro ed evidenziano un incremento del 12,6% dovuto principalmente a maggiori acquisti di metano della controllata Malpensa Energia (+8,4%), di carburanti e di kilfrost (prodotto utilizzato nelle attività di de-icing);
 - costi industriali: i costi, pari a 108.055 migliaia di euro, diminuiscono del 2,8% rispetto al periodo corrispondente dello scorso anno. Le principali variazioni sono imputabili alla riduzione dei costi per l'assistenza ai passeggeri con ridotta mobilità

(-24,3%), a minori costi per assicurazioni (-24,9%) e outsourcing pulizie di cabina (-6,0%) controbilanciati dall'incremento dei servizi commerciali e di marketing e dei costi di manutenzione (+5,5%). I costi operativi aeroportuali risentono della differente metodologia di consolidamento di Malpensa Logistica Europa rispetto all'esercizio 2009; al netto di tale effetto i costi operativi diversi aumentano del 5,3%.

- costi amministrativi: tali spese sono pari 35.192 migliaia di euro e registrano una diminuzione dello 0,6% rispetto al 2009. Le variazioni più significative sono imputabili a minori costi per consulenze e prestazioni professionali (-3,6%), alla diminuzione del canone concessorio dovuto allo Stato (-25,4%), a minori costi per affitti passivi (-15,1%) e per canoni di licenze hardware e software (-4,6%) controbilanciati principalmente da maggiori costi per la pubblicità (+95,0%) e degli oneri tributari derivanti dall'imposta comunale sugli immobili.

I costi per lavori su beni in concessione (43.441 migliaia di euro) evidenziano un incremento di 3.279 migliaia (+8,2%). Tale voce comprende i costi verso terzi per servizi di costruzione dei beni in concessione dallo Stato. Tali costi hanno come contropartita i ricavi per lavori in concessione.

Gli ammortamenti sono pari a 36.913 migliaia di euro e sono relativi a immobilizzazioni materiali per 14.936 migliaia e immobilizzazioni immateriali per 21.977 migliaia di euro.

Gli accantonamenti, le svalutazioni e le rivalutazioni ammontano complessivamente a 16.265 migliaia di euro. Si registra una riduzione pari a 23.797 migliaia (-59,4%) rispetto al 2009 per effetto della definizione di vertenze iniziate negli scorsi esercizi.

La variazione è riconducibile a:

- accantonamenti netti: tale voce, pari a 7.186 migliaia di euro, si riferisce principalmente a oneri legati all'operatività aeroportuale, a revocatorie con compagnie aeree e ad oneri in materia di lavoro
- accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, per 9.978 migliaia di euro
- svalutazioni nette dei crediti: tale voce, pari a 1.865 migliaia di euro, si riferisce ad accantonamenti effettuati in continuità con l'esercizio precedente per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

Di seguito sono specificati i principali accordi sottoscritti dal Gruppo SEA:

- vertenza Volare Airlines in A.S. e Air Europe in A.S.: a fine 2010 è stato sottoscritto un accordo che ha

previsto la chiusura delle azioni revocatorie, la rinuncia dei crediti vantati nei confronti delle procedure concorsuali e il pagamento di una somma onnicomprensiva di 4,7 milioni di euro.

- contenzioso infrastrutture centralizzate e altre contestazioni: in data 19 gennaio 2011 il Gruppo SEA e il Gruppo Alitalia hanno sottoscritto un accordo per la risoluzione del contenzioso iniziato nel 2004 e relativo ai corrispettivi per i servizi centralizzati resi da SEA al vettore AirOne negli Aeroporti di Malpensa e Linate e per altre contestazioni in corso con il Gruppo Alitalia. L'accordo, a fronte del pagamento a favore di SEA di quanto pattuito, ha previsto la rinuncia alle reciproche pretese.
- contenzioso caterer: la transazione ha definito ogni pendenza insorta in relazione alle attività svolte dai caterer sui sedimi aeroportuali di Linate e Malpensa, con particolare riferimento ai corrispettivi applicati dal Gruppo SEA.

La rivalutazione si riferisce a impianti e macchinari per 2.764 migliaia di euro.

Il risultato economico derivante dalle società partecipate è pari a 5.567 migliaia di euro e si riferisce principalmente alle quote di competenza dei risultati netti di periodo delle imprese partecipate valutate con il metodo del patrimonio netto. Si segnala che il risultato economico derivante dalle partecipate, al 31 dicembre 2009 pari a 35.394 migliaia di euro, recepisce la plusvalenza generata dalla cessione del 19% del capitale sociale detenuto dalla Capogruppo nella Società SACBO per 26.434 migliaia di euro e del 75% della partecipazione Malpensa Logistica Europa per 4.771 migliaia di euro.

Il saldo netto di proventi ed oneri finanziari è pari a 1.019 migliaia di euro e si riduce del 95,1% rispetto al 2009. Tale significativa variazione è stata determinata da:

- l'effetto positivo della quota interessi ricevuta a seguito dell'incasso per il risarcimento danni tariffe di handling 1987/1989/1990 (12.456 migliaia di euro)
- la riduzione degli interessi passivi sull'indebitamento finanziario del Gruppo, per effetto della prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti a medio/lungo termine e per i bassi livelli di tasso (5.803 migliaia di euro)
- l'effetto positivo della valutazione a fair value dei derivati di copertura (4.188 migliaia di euro)
- i maggiori interessi passivi su leasing (1.025 migliaia di euro)
- maggiori altri oneri finanziari (1.988 migliaia di euro)
- i minori oneri finanziari per l'applicazione dell'IFRIC 12 (231 migliaia di euro).

Le imposte dell'esercizio sono pari a 39.280 migliaia di euro. Le imposte correnti sono di 29.017 migliaia e le imposte differite sono di 10.263 migliaia.

Andamento patrimoniale e finanziario

Stato patrimoniale consolidato riclassificato

(migliaia di euro)	31/12/2010	31/12/2009 riesposto	31/12/2008 riesposto
Immobilizzazioni immateriali			
Diritti per beni in concessione	705.112	679.987	675.439
Altre immobilizzazioni immateriali	7.198	6.563	5.302
Totale	712.310	686.550	680.741
Immobilizzazioni materiali	246.316	238.107	241.128
Investimenti immobiliari	3.406	3.610	3.673
Immobilizzazioni finanziarie	51.381	46.159	50.053
Capitale immobilizzato (A)	1.013.413	974.426	975.595
Crediti commerciali	190.140	172.969	148.317
Altri crediti	30.170	52.453	76.782
Rimanenze	9.693	9.274	8.343
Attività di esercizio a breve	230.003	234.696	233.442
Attività non correnti destinate alla dismissione	0	0	14.361
Debiti commerciali	-148.415	-149.843	-169.742
Altri debiti	-128.763	-131.277	-115.625
Passività di esercizio a breve	-277.178	-281.120	-285.367
Passività non correnti destinate alla dismissione	0	0	-8.439
Capitale circolante (B)	-47.175	-46.424	-46.003
Trattamento di fine rapporto (C)	-72.825	-79.236	-87.079
Fondo ripristino e sostituzione (D)	-104.083	-101.994	-89.256
Altri fondi rischi ed oneri (D)	-50.844	-59.715	-78.622
Capitale investito netto (A+B+C+D)	738.486	687.057	674.635
Patrimonio netto del Gruppo	-393.712	-325.061	-269.148
Patrimonio netto di terzi	-80	-78	-2.994
Totale patrimonio netto (E)	-393.792	-325.139	-272.142
Disponibilità liquide	23.465	25.774	29.922
Crediti per contributi dello Stato	9.504	24.136	57.984
Anticipazione finanziaria sui contributi dello Stato	-9.277	-22.478	-55.920
Indebitamento finanziario a breve termine	-64.006	-50.289	-73.876
Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	-304.380	-339.061	-360.603
Posizione finanziaria netta (F)	-344.694	-361.918	-402.493
Patrimonio netto e posizione finanziaria netta (E+F)	-738.486	-687.057	-674.635

Il capitale investito netto al 31 dicembre 2010 ammonta a 738.486 migliaia di euro, con un incremento di 51.429 migliaia rispetto al 31 dicembre 2009.

Il capitale immobilizzato (1.013.413 migliaia di euro) è aumentato di 38.987 migliaia rispetto al 31 dicembre 2009 per effetto degli investimenti netti di periodo (68.978 migliaia), parzialmente assorbiti dagli ammortamenti del periodo (36.913 migliaia), da disinvestimenti, cessioni e altre variazioni (1.700 migliaia) e per l'incremento delle immobilizzazioni finanziarie, per 5.222 migliaia di euro, relativo alla valutazione ad equity delle partecipazioni collegate.

Il capitale circolante netto (-47.175 migliaia di euro) è diminuito di 751 migliaia rispetto al 31 dicembre 2009 per effetto essenzialmente dei seguenti fattori:

- l'incremento dei crediti commerciali di 17.171 migliaia di euro, riconducibile principalmente alla crisi

del settore aereo che ha comportato un generalizzato differimento delle tempistiche di incasso dalle compagnie aeree operanti negli scali

- l'incremento delle rimanenze di 419 mila euro, il decremento degli altri crediti per 22.283 migliaia riconducibile principalmente alla diminuzione dei crediti verso lo Stato per contributi ex lege 449/85
- il decremento dei debiti commerciali pari a 1.428 migliaia di euro; il decremento della voce altri debiti per 2.514 migliaia di euro, così composto: debiti verso dipendenti per competenze maturate e ferie non godute complessivamente in diminuzione di 7.607 migliaia; debiti per imposte in diminuzione di 2.604 migliaia; la diminuzione dei debiti verso istituti di previdenza per 2.136 migliaia; l'incremento di complessivi 9.833 migliaia riferibile principalmente all'aumento dei risconti passivi clienti legata alla metodologia di fatturazione del Gruppo.

Il TFR si riduce di 6.411 migliaia di euro.

Il fondo ripristino e sostituzione, iscritto ai sensi dell'IFRIC12, si incrementa di 2.089 migliaia di euro. I fondi per rischi e oneri si riducono complessivamente di 8.871 migliaia di euro per gli scioglimenti ed utilizzi netti degli altri fondi per rischi ed oneri.

Il patrimonio netto compresi gli interessi di terzi azionisti (393.792 migliaia di euro) è aumentato di 68.653 migliaia. Tale incremento riflette l'utile complessivo dell'esercizio di 63.131 migliaia e la valutazione al fair value della partecipazione in GESAC per 5.522 migliaia di euro per effetto della cessione della stessa, avvenuta nel corso del mese di marzo 2011.

A fine 2010 la posizione finanziaria netta, pari a 344.694 migliaia di euro, è migliorata di 17.224 migliaia rispetto all'anno precedente, in cui toccava 361.918 migliaia di euro.

La riduzione del livello di indebitamento risente favorevolmente della contrazione dell'indebitamento finanziario lordo che, a fine 2010, si attesta a 368.386 migliaia di euro, in diminuzione rispetto al 2009, in cui toccava 389.350 migliaia. Su tale dinamica hanno influito in modo differenziato una serie di fattori:

- l'ulteriore riduzione dell'indebitamento a medio/lungo termine del Gruppo conseguente alla prosecuzione dell'ammortamento di una parte consistente dei finanziamenti in essere (nell'anno sono state rimborsate quote capitali per 37.040 migliaia di euro). Si segnala che l'indebitamento finanziario a medio/lungo termine comprende anche la corrispondente quota dell'impegno finanziario correlato a un'operazione di leasing finanziario su alcune macchine per il controllo X-Ray del bagaglio a mano (3.128 migliaia di euro)
- l'aumento dell'indebitamento a breve connesso ai fabbisogni di tesoreria derivanti dalla volatilità dei tempi di incasso (in aumento di 14.500 migliaia di euro rispetto a fine 2009). Nell'indebitamento a breve sono inclusi anche impegni derivanti da anticipazione finanziaria di alcuni crediti commerciali (per 2.141 migliaia di euro).

Relativamente alle linee di credito per l'anticipo dei contributi vantati da SEA verso lo Stato, il cui rimborso è effettuato da ENAC (secondo quanto previsto dal relativo Accordo di programma), si segnala che nel 2010 vi è stata un'estinzione parziale delle linee per 13.201 migliaia di euro a fronte di un corrispondente incasso da parte di ENAC. Tali incassi hanno consentito la chiusura della linea da 152.000 migliaia di euro nei tempi contrattualmente previsti, e una parziale estinzione di quella da 14.000 migliaia, in scadenza nel maggio 2011.

A fine 2010 l'indebitamento del Gruppo SEA derivante da tale linea di anticipazione è pari a 9.277 migliaia di euro, cui corrispondono crediti verso lo Stato per 9.504 migliaia.

Le disponibilità liquide a fine esercizio sono pari a 23.465 migliaia di euro, in diminuzione di 2.309 migliaia rispetto a fine 2009.

La dinamica finanziaria del 2010 ha beneficiato dell'incasso di 27.339 migliaia di euro relativi al risarcimento, dal Ministero dei Trasporti, dei danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione delle tariffe per l'attività di handling relative agli anni 1987, 1989 e 1990, e dei proventi derivanti dalle due tranches residue del pagamento per la cessione di Malpensa Logistica Europa (pari a 6.627 migliaia di euro).

Tali fattori non ricorrenti e il favorevole andamento della gestione operativa hanno consentito la copertura degli investimenti infrastrutturali realizzati dal Gruppo SEA nel 2010, che hanno toccato le 69.247 migliaia di euro, nonché il regolare rimborso delle quote capitali dei finanziamenti in essere.

Si segnala che il 25 febbraio 2011, a sostegno della prosecuzione nell'impegno allo sviluppo infrastrutturale, vi è stata l'erogazione di due tranches del finanziamento BEL/BIIS, di durata ventennale a tasso variabile, per un controvalore complessivo di 15.000 migliaia di euro. Inoltre, il 3 marzo 2011 è stata perfezionata la cessione al fondo di investimento F2i della partecipazione del 5% detenuta dal Gruppo SEA in GESAC (la Società che gestisce l'aeroporto di Napoli Capodichino) per un controvalore di 8.200 migliaia di euro.

Rendiconto finanziario consolidato

(migliaia di euro)	31/12/2010	31/12/2009 riesposto
Cash flow derivante dall'attività operativa		
Utile (Perdita) prima delle imposte	102.413	76.591
Rettifiche:		
Plusvalenza cessione partecipazioni	0	-31.204
Ammortamenti netti	36.913	40.821
Accantonamenti netti, svalutazioni e rivalutazioni	-15.956	580
Perdite (utili) su cambi maturati per operazioni in valuta	33	11
Perdite (proventi) da partecipazioni al netto dei dividendi ricevuti	587	-5.549
Dismissioni di immobilizzazioni	1.064	5.315
Variazione (positiva) negativa fair value derivati	-3.556	2.026
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	121.498	88.591
Variazione delle rimanenze	-419	-913
Variazione dei crediti commerciali	-17.171	-24.654
Variazione degli altri crediti	21.958	16.738
Variazione delle passività	-16.694	-16.272
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	-12.326	-25.101
Pagamento di imposte dirette	-26.526	-9.941
Cash flow derivante dall'attività operativa	82.646	53.549
Cash flow derivante dall'attività di investimento		
Investimenti in immobilizzazioni:		
- immateriali	-44.974	-34.464
- materiali	-24.273	-19.461
- finanziarie	0	-4.520
Disinvestimenti in immobilizzazioni:		
- immateriali	0	0
- materiali	269	3.497
- finanziarie	0	50.525
Credito da cessione partecipazione	0	-6.525
Cash flow derivante dall'attività di investimento	-68.978	-10.948
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		
Variazione indebitamento finanziario lordo	-32.191	-77.278
- variazione indebitamento a breve e m/l termine	-18.990	-43.835
- variazione linea di anticipazione finanz. sui contributi Stato	-13.201	-33.443
Variazione crediti per contributi Stato	14.632	33.848
Variazione altre passività finanziarie	1.582	-3.319
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	-15.977	-46.749
Aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide	-2.309	-4.148
Disponibilità liquide di inizio periodo	25.774	29.922
Disponibilità liquide di fine periodo	23.465	25.774

Il flusso derivante dall'attività operativa nel 2010 è stato positivo per 82.646 migliaia di euro, mentre il flusso dell'attività di finanziamento è risultato negativo per 15.977 migliaia.

I fabbisogni di cassa del 2010, connessi agli investimenti, sono stati di 68.978 migliaia di euro.

Gli investimenti in immobilizzazioni dell'esercizio, sia immateriali che materiali, risultano complessivamente pari a 69.247 migliaia di euro (al netto dei contributi dello Stato) e si riferiscono sia ad interventi infrastrutturali (piste, piazzali, strade e fabbricati) sia ad acquisti, o interventi, su beni mobili.

I principali investimenti nello scalo di Linate riguardano la realizzazione del nuovo parcheggio passeggeri e la riqualificazione del parcheggio già esistente.

Tra gli investimenti infrastrutturali realizzati a Malpensa si segnala:

- l'avanzamento delle opere per l'ampliamento del Terminal 1 e per la realizzazione del terzo satellite;
- l'ampliamento delle strutture esistenti e la realizzazione delle nuove sezioni dell'impianto di smistamento bagagli
- l'ampliamento dell'area cargo e la copertura del raccordo ferroviario
- la riqualifica del piazzale aeromobili del Terminal 2.

Relativamente agli investimenti sulla categoria dei beni mobili si segnalano i lavori dell'impianto di movimentazione bagagli di Malpensa, l'aggiornamento

delle apparecchiature radiogene e gli acquisti di beni informatici. Malpensa Energia ha eseguito lavori sul nuovo gruppo frigorifero.

Fattori di rischio relativi al Gruppo SEA

Rischi strategici

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

Evoluzione e struttura del mercato del trasporto aereo

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

Rischi legati alle scelte delle compagnie aeree

Come per gli altri operatori aeroportuali, lo sviluppo futuro delle attività dipende in misura significativa dalle scelte strategiche delle compagnie aeree. In particolare, negli ultimi anni, i vettori tradizionali hanno intrapreso processi volti alla creazione di alleanze internazionali che hanno generato un rafforzamento della loro posizione di mercato e, in generale, un mutamento della struttura della domanda; nello stesso periodo vi è stato anche un significativo mutamento della domanda generato dal rafforzamento della presenza dei vettori low-cost, con conseguente aumento della concorrenza fra gli scali, consentendo lo sviluppo di aeroporti decentrati e di minori dimensioni.

Regime convenzionale

Una parte significativa dei ricavi del Gruppo SEA deriva dalle attività svolte sulla base della Convenzione stipulata tra la Società per Azioni Esercizi Aeroportuali SEA e l'ENAC, avente durata sino al 4 maggio 2041. La Convenzione prevede una serie di obblighi concernenti la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale di Milano, nonché ipotesi di recesso anticipato in caso di gravi inadempimenti da parte di SEA e ipotesi di risoluzione in caso di ritardo, per più di dodici mesi, nel pagamento del corrispettivo dovuto da SEA o in caso di dichiarazione di fallimento di SEA. Al termine della Convenzione SEA è obbligata a restituire i cespiti demaniali facenti parte degli Aeroporti di Malpensa e di Linate e a devolvere gratuitamente allo

Stato tutti gli impianti, le opere e le infrastrutture realizzate da SEA sui cespiti medesimi.

Incertezze derivanti dall'evoluzione della regolamentazione

Le attività del Gruppo SEA, al pari di tutti i gestori aeroportuali italiani, sono soggette a un elevato livello di regolamentazione che incide, in particolare, sull'assegnazione degli slot, sul controllo del traffico aereo e sulla determinazione dei corrispettivi relativi ai servizi che possono essere svolti unicamente dal gestore aeroportuale (diritti aeroportuali, corrispettivi per i controlli di sicurezza, corrispettivi per l'utilizzo dei beni di uso comune e delle infrastrutture centralizzate destinate ai servizi di handling). Inoltre, come per le altre società del settore, le attività del Gruppo SEA sono soggette all'applicazione di numerose leggi e regolamenti in materia di tutela ambientale, a livello comunitario, nazionale, regionale e locale.

Rischi legati alle attività di handling aeroportuale

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

Rischi operativi

Tale categoria di rischi, correlati alle modalità con cui il Gruppo SEA gestisce i principali processi aziendali, pur potendo comportare effetti sulle performance di breve e lungo termine, non comportano conseguenze significative sulle scelte strategiche.

La gestione dei suddetti rischi 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.

Gestione del traffico del sistema aeroportuale

Il Gruppo SEA è impegnato a evitare ogni interruzione di attività e di servizio; nonostante tale impegno si possono verificare tali condizioni a seguito di:

- scioperi e altre forme di interruzione dell'attività del proprio personale, di quello delle compagnie aeree, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli operatori di servizi pubblici di emergenza
 - non corretta e non puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi quali, ad esempio, il personale dell'ENAV addetto ai servizi di controllo del traffico aereo, gli operatori di servizi pubblici di emergenza e di sicurezza, il personale delle compagnie aeree o altri operatori addetti alla fornitura di servizi di handling
 - avverse condizioni meteorologiche (neve, nebbia ecc.).
- Per limitare gli impatti di tali rischi il Gruppo SEA presiede al corretto funzionamento dei sistemi informatici utilizzati per la gestione operativa degli scali, e coordina i servizi e le attività necessarie alla corretta operatività degli scali, anche in condizioni di emergenza.

Rischi associati alla gestione della Safety e della Security

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

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

Nell'implementazione del Safety Management System il Gruppo SEA considera fondamentale e strategico conseguire i seguenti obiettivi:

- la responsabilizzazione alle problematiche della Safety di tutto il management e dei singoli collaboratori, nei diversi livelli funzionali e nelle varie attività aziendali
- la necessità prioritaria della sicurezza operativa;
- la riduzione al minimo dei rischi legati a tutte le operazioni a terra e in particolare a quelle connesse con gli aeromobili
- l'obbligo del mantenimento degli standard di Safety per tutti gli operatori, le ditte, i soggetti esterni operanti, a qualsiasi titolo, all'interno del sedime aeroportuale
- il mantenimento e il miglioramento del livello di sicurezza e di tracciabilità del sistema.

Rischi associati a inattese interruzioni di attività

Il Gruppo SEA è esposto, fra gli altri, al rischio incendio, inondazione, interruzione per disfunzioni tecniche, esplosioni. Al verificarsi di tali eventi possono prodursi effetti negativi sulla gestione operativa, economica e finanziaria, anche prospettica.

A fronte di tali rischi, oltre al continuo aggiornamento dei sistemi di controllo e prevenzione, è stata sottoscritta una polizza assicurativa che copre gli effetti economici e finanziari di tali eventi (compresi quelli di natura terroristica).

Rischi commodity

Il Gruppo SEA è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle commodity energetiche trattate, ovvero gas e, marginalmente, energia elettrica. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette commodity energetiche.

Per informazioni addizionali si veda il paragrafo n.4 della Nota integrativa al bilancio consolidato.

Rischi finanziari

La gestione dei rischi finanziari è svolta dalla capogruppo che identifica, valuta ed effettua le azioni idonee a prevenire e limitare le conseguenze connesse al verificarsi dei suddetti fattori di rischio. Per informazioni addizionali si veda il paragrafo n.4 della nota integrativa al bilancio consolidato.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Andamento del traffico passeggeri e merci

Nel primi due mesi del 2011 il sistema aeroportuale gestito dal Gruppo SEA ha registrato, rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente, un aumento del 7,4% dei passeggeri e del 9,5% delle merci. Tali risultati, sostenuti dalla crescita dei vettori presenti negli Aeroporti di Malpensa e Linate (in particolare il gruppo Lufthansa (+23,3%), easyJet (+13,5%), Blue Panorama (+64,7%) e Emirates (+3,0%)), sono positivi considerando la crisi che, soprattutto nel mese di febbraio, ha colpito i paesi del Nord Africa, collegati a Milano anche con voli diretti da Malpensa.

Malpensa

A fine febbraio 2011 Malpensa ha registrato crescita sia nel comparto passeggeri (+6,5%) sia in quello merci (+9,4%), superando i 2,6 milioni di passeggeri e le 66 mila tonnellate di merce. L'aumento del traffico passeggeri è stato sostenuto dall'andamento del traffico su entrambi i terminal: il Terminal 1 ha registrato un incremento del 4,3%, il Terminal 2 del 12,5%.

Malpensa Terminal 1

In febbraio il traffico del Terminal 1 di Malpensa è stato penalizzato dagli effetti della crisi che ha colpito alcuni paesi del bacino del Mediterraneo, in particolare Tunisia, Egitto e Libia, destinazioni servite con voli diretti dal terminal.

Nonostante tali limitazioni il Terminal 1 di Malpensa ha registrato un incremento di circa 77 mila passeggeri (+4,3%) sostenuto dalla crescita del traffico in area Schengen (+8,6%) e dalla tenuta del traffico extra Schengen (+0,1% nonostante le citate limitazioni). Fra i vettori che hanno maggiormente contribuito all'aumento del traffico si segnalano il Gruppo Lufthansa (+21,6%), Blue Panorama (+64,7%) e Delta Airlines (+47,5%).

Malpensa Terminal 2

A fine febbraio 2011 il Terminal 2 di Malpensa ha registrato un significativo incremento del traffico, sostenuto dalla crescita di easyJet che, nel periodo, ha trasportato circa 775 mila passeggeri, confermando il ruolo di Malpensa quale principale base del vettore nell'Europa continentale.

Malpensa - merci

Anche nei primi due mesi del 2011 è proseguito il trend di significativa crescita del traffico merci in atto dalla seconda metà del 2009, registrando un aumento di circa 6 mila tonnellate di merce rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente (+9,4%). Fra le compagnie aeree che hanno maggiormente so-

stenuto tale incremento di attività si segnalano Cargoitalia (+95,7%), China Cargo Airlines (+77,4%) e Korean Air (+7,0%).

Linate

A Linate, sottoposto alle limitazioni di traffico previste dai D.M. 3/3/2000 e 5/1/2001, si è registrata una significativa crescita del traffico passeggeri (+9,4% rispetto ai primi due mesi del 2010), sostenuta dall'incremento di attività di alcuni dei vettori presenti nello scalo, in particolare easyJet (+24,3%), British Airways (+11,6%), Lufthansa (+34,2%) e Air France (+29,5%), mentre Alitalia, che rappresenta il 62% del traffico dello scalo, ha mantenuto il livello di passeggeri trasportati nei primi due mesi del 2010 (-0,3%).

Ulteriori sviluppi di traffico

Anche nei primi mesi del 2011 il Gruppo SEA ha proseguito nell'impegno per l'ampliamento di rotte e frequenze in partenza dai propri scali, promuovendo l'attività dei vettori già presenti e favorendo l'ingresso di nuove compagnie.

Da fine marzo 2011 a Malpensa diverranno operative 91 frequenze settimanali aggiuntive verso importanti destinazioni intercontinentali e internazionali. In particolare si segnalano l'inizio dell'attività di Gulf Air (4 collegamenti settimanali con il Bahrain), l'introduzione di un volo quadrisettimanale su Pechino da parte di Air China, l'aumento delle frequenze operate da Delta Airlines, Thai Airways, Cathay Pacific, Ethiad Airways e l'ulteriore rafforzamento della presenza del Gruppo Lufthansa con l'ampliamento del network servito da Lufthansa Italia (che collegherà Milano anche a Cagliari e Palma di Maiorca).

Risoluzione del contenzioso Alitalia-AirOne

In data 19 gennaio 2011 il Gruppo SEA e il Gruppo Alitalia hanno sottoscritto un accordo per la risoluzione del contenzioso iniziato nel 2004 e relativo ai corrispettivi per i servizi centralizzati resi da SEA al vettore AirOne negli Aeroporti di Malpensa e Linate e per altre contestazioni in corso con il Gruppo Alitalia. L'accordo, a fronte del pagamento a favore di SEA di quanto pattuito, ha previsto la rinuncia alle reciproche pretese.

Definizione transattiva della vertenza Volare Airlines

Nell'ambito della definizione della vertenza Volare Airlines in A.S. e Air Europe in A.S., il Gruppo SEA, nel mese di febbraio, ha perfezionato l'accordo sottoscritto nel 2010 che prevede la chiusura delle azioni revo-

catorie, la rinuncia dei crediti vantati nei confronti delle procedure concorsuali e il pagamento di una somma omnicomprensiva di 4,7 milioni di euro.

Piano di ristrutturazione e razionalizzazione di Meridiana Fly

In gennaio Meridiana Fly ha comunicato la decisione di intraprendere, nel corso del 2011, una serie di azioni finalizzate alla ridefinizione del perimetro di attività della compagnia, che comporterà una riduzione della flotta, un conseguente esubero di personale e la terziarizzazione di alcune attività non core.

Progetto di guida luci al suolo per aeromobili (A-SMGCS)

A seguito del riconoscimento, da parte del Ministero dello Sviluppo Economico, del Progetto A-SMGCS del

Gruppo SEA come uno dei progetti di rilevanti dimensioni finalizzati a promuovere azioni di innovazione tecnologica in grado di accrescere il patrimonio tecnologico del Paese, nei prossimi mesi si procederà nell'iter per l'ottenimento del relativo sostegno economico previsto dal D.M. 14 dicembre 2009.

Il progetto A-SMGCS prevede la realizzazione di un sistema di guida luci al suolo in grado di portare in modo automatico gli aerei da un punto di ingresso prestabilito al punto di attesa previsto per il decollo.

Tale sistema, il primo in Italia, costituisce un supporto per il controllo del traffico a terra, consentendo di aumentare la sicurezza delle operazioni e di ottimizzare i tempi di percorrenza delle taxiway, soprattutto in condizioni di bassa visibilità, con un conseguente aumento della capacità e riduzione delle emissioni di CO₂.

Gruppo SEA
Bilancio consolidato

Prospetti contabili

Stato patrimoniale consolidato

(migliaia di euro)	Rif. nota	31/12/2010	31/12/2009 riesposto	01/01/2009 riesposto
Attività				
Immobilizzazioni immateriali	5	712.310	686.550	680.740
Immobilizzazioni materiali	6	246.316	238.108	241.128
Investimenti immobiliari	6	3.406	3.611	3.673
Partecipazioni in società collegate	7	35.656	36.243	40.138
Partecipazioni disponibili per la vendita	8	15.726	9.915	9.915
Imposte differite attive	9	15.825	26.294	24.811
Altri crediti	10	1.187	1.578	1.704
Totale attività non correnti		1.030.426	1.002.299	1.002.109
Rimanenze	11	9.693	9.274	8.344
Crediti commerciali	12	190.141	172.970	148.317
Altri crediti	13	22.662	48.716	95.222
Cassa e disponibilità liquide	14	23.465	25.774	29.922
Attività non correnti destinate alla dismissione		0	0	14.361
Totale attivo corrente		245.961	256.734	296.166
Totale attivo		1.276.387	1.259.033	1.298.275
Passività				
Capitale sociale		27.500	27.500	27.500
Altre riserve		303.082	242.537	239.876
Utili (Perdite) dell'esercizio		63.131	55.026	1.772
Patrimonio netto del Gruppo	15	393.713	325.063	269.148
Patrimonio netto di terzi		80	78	2.994
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi		393.793	325.141	272.142
Fondo rischi e oneri	16	154.927	161.709	154.849
Fondi relativi al personale	17	72.825	79.236	87.079
Passività finanziarie non correnti	18	304.380	339.061	360.603
Totale passività non correnti		532.132	580.006	602.531
Debiti commerciali	19	148.415	149.843	169.742
Debiti per imposte dell'esercizio	19	41.351	44.004	43.400
Altri debiti	19	87.413	87.272	72.225
Passività finanziarie correnti	20	73.283	72.767	129.796
Passività non correnti destinate alla dismissione		0	0	8.439
Totale passivo corrente		350.462	353.886	423.602
Totale passivo		882.594	933.892	1.026.133
Totale passivo e patrimonio netto		1.276.387	1.259.033	1.298.275

Conto economico consolidato

(migliaia di euro)	Rif. nota	31/12/2010	%	31/12/2009 riesposto	%	Variazione % 12-10/12-09
Ricavi di gestione:	21					
Ricavi aeronautici		262.297	41,4	253.868	40,7	3,3
- Diritti		144.622	22,8	134.415	21,6	7,6
- Infrastrutture centralizzate		64.000	10,1	68.726	11,0	-6,9
- Sicurezza		53.675	8,5	50.727	8,1	5,8
Handling		125.892	19,9	103.569	16,6	21,6
Logistica		0		25.061	4,0	-100,0
Ricavi non aeronautici		199.420	31,5	198.477	31,8	0,5
- Retail		77.028	12,2	76.746	12,3	0,4
- Handling di terzi e CNA		21.462	3,4	25.614	4,1	-16,2
- Parcheggi		40.190	6,3	42.568	6,8	-5,6
- Cargo		10.378	1,6	9.764	1,6	6,3
- Servizi e altri ricavi		50.362	7,9	43.785	7,0	15,0
Ricavi per lavori su beni in concessione		46.116	7,3	42.597	6,8	8,3
Totale ricavi di gestione (A)		633.725	100,0	623.572	100,0	1,6
Costi operativi:	22					
Costi del lavoro		247.650	39,1	251.084	40,3	-1,4
Retribuzioni lorde		240.351	37,9	241.840	38,8	-0,6
Altri costi del lavoro		7.299	1,2	9.244	1,5	-21,0
Altri costi operativi		191.591	30,2	189.563	30,4	1,1
Materiali di consumo		48.344	7,6	42.927	6,9	12,6
Costi industriali		108.055	17,1	111.218	17,8	-2,8
Costi amministrativi		35.192	5,6	35.418	5,7	-0,6
Costi per lavori su beni in concessione		43.441	6,9	40.162	6,4	8,2
Totale costi operativi (B)		482.682	76,2	480.809	77,1	0,4
Margine operativo lordo (A-B)		151.043	23,8	142.763	22,9	5,8
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	23	53.178	8,4	80.883	13,0	-34,3
Ammortamenti		36.913	5,8	40.821	6,5	-9,6
Accantonamenti e svalutazioni		16.265	2,6	40.062	6,4	-59,4
Risultato operativo		97.865	15,4	61.880	9,9	58,2
Proventi (oneri) da partecipazioni e finanziari	24	4.548	0,7	14.710	2,4	n.s.
Proventi (oneri) da partecipazioni		5.567	0,9	35.394	5,7	-84,3
Proventi (oneri) finanziari		-1.019	-0,2	-20.684	-3,3	-95,1
Risultato prima delle imposte		102.413	16,2	76.590	12,3	33,7
Imposte dell'esercizio	25	39.280	6,2	22.865	3,7	71,8
Risultato netto del Gruppo e di terzi		63.133	10,0	53.725	8,6	17,5
Risultato di pertinenza dei terzi		2	0,0	-1.301	-0,2	n.s.
Risultato del Gruppo		63.131	10,0	55.026	8,8	14,7

Conto economico complessivo

(migliaia di euro)	2010			2009		
	Lordo	Imposte	Netto	Lordo	Imposte	Netto
(A) Utile/(perdita) dell'esercizio	102.411	39.280	63.131	77.891	22.865	55.026
Componenti rilevate a patrimonio netto:						
Proventi da valutazione a fair value di attività finanziarie disponibili per la vendita	5.812	291	5.521			
Proventi /(oneri) da valutazione a fair value di derivati designati come cash flow hedge						
Differenze cambio da conversione di bilanci esteri						
Utili (perdite) attuariali per benefici a dipendenti						
Quota di altri componenti rilevate a patrimonio netto relative a società collegate						
(B) Totale componenti rilevate a patrimonio netto						
(A)+(B) Totale utile/(perdita) complessiva	108.223	39.571	68.652	77.891	22.865	55.026
Attribuibile a:						
- Azionisti della capogruppo			68.652			55.026
- Interessi di minoranza			2			-1.301

Prospetto delle variazioni di patrimonio netto

	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva IFRIC 12	Adeg. a fair value di attività finanziarie disp. per la vendita	Adeg. partec. collegate	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto cons.	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto cons. di Gruppo e di terzi
Saldo al 31/12/2008 riesposto	27.500	5.500	201.280	28.464	4.632	0	1.772	269.148	2.994	272.142
Destinazione dell'utile di esercizio 2008 e altri movimenti			-1.340			4.000	-1.772	888	-1.615	-727
Totale utile / - perdita complessiva dell'esercizio					0		55.026	55.026	-1.301	53.725
Saldo al 31/12/2009 riesposto	27.500	5.500	199.940	28.464	4.632	4.000	55.026	325.062	78	325.140
Destinazione dell'utile di esercizio 2009 e altri movimenti			55.026				-55.026	0		0
Totale utile / - perdita complessiva dell'esercizio					5.519		63.131	68.650	2	68.652
Saldo al 31/12/2010	27.500	5.500	254.966	28.464	10.151	4.000	63.131	393.712	80	393.792

Rendiconto finanziario consolidato

(migliaia di euro)	31/12/2010	31/12/2009 riesposto
Cash flow derivante dall'attività operativa		
Utile (Perdita) prima delle imposte	102.413	76.591
Rettifiche:		
Plusvalenza cessione partecipazioni	0	-31.204
Ammortamenti netti	36.913	40.821
Accantonamenti netti, svalutazioni e rivalutazioni	-15.956	580
Perdite (utili) su cambi maturati per operazioni in valuta	33	11
Perdite (proventi) da partecipazioni al netto dei dividendi ricevuti	590	-5.549
Dismissioni di immobilizzazioni	1.064	5.315
Variazione (positiva) negativa fair value derivati	-3.556	2.026
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	121.501	88.591
Variazione delle rimanenze	-419	-913
Variazione dei crediti commerciali	-17.171	-24.654
Variazione degli altri crediti	21.958	16.738
Variazione delle passività	-16.697	-16.272
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	-12.329	-25.101
Pagamento di imposte dirette	-26.526	-9.941
Cash flow derivante dall'attività operativa	82.646	53.549
Cash flow derivante dall'attività di investimento		
Investimenti in immobilizzazioni:		
- immateriali	-44.974	-34.464
- materiali	-24.273	-19.461
- finanziarie	0	-4.520
Disinvestimenti in immobilizzazioni:		
- immateriali	0	0
- materiali	269	3.497
- finanziarie	0	50.525
Credito da cessione partecipazione	0	-6.525
Cash flow derivante dall'attività di investimento	-68.978	-10.948
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		
Variazione indebitamento finanziario lordo	-32.191	-77.278
- variazione indebitamento a breve e medio/lungo termine	-18.990	-43.835
- variazione linea di anticipazione finanziaria sui contributi dello Stato	-13.201	-33.443
Variazione crediti per contributi dello Stato	14.632	33.848
Variazione altre passività finanziarie	1.582	-3.319
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	-15.977	-46.749
Aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide	-2.309	-4.148
Disponibilità liquide di inizio periodo	25.774	29.922
Disponibilità liquide di fine periodo	23.465	25.774

Nota integrativa al bilancio consolidato

1. Informazioni generali

SEA ("la Società") 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 e le sue controllate (insieme "Il Gruppo" o il "Gruppo SEA") operano nelle attività di gestione di scali aeroportuali sulla base delle disposizioni degli enti di controllo. Nell'espletamento di tali attività il Gruppo fornisce servizi centralizzati degli aeroporti quali il coordinamento di scalo, i sistemi informativi e di informazione al pubblico, la vigilanza e la fornitura di servizi commerciali. Il Gruppo svolge inoltre attività di progettazione, costruzione e manutenzione delle infrastrutture e degli edifici aeroportuali di Linate e Malpensa, e studia e realizza opere infrastrutturali anche per altri scali, sia in Italia che all'estero.

Il Comune di Milano detiene il controllo di diritto sulla controllante SEA, tramite una partecipazione pari all'84,56 % del capitale sociale.

2. Sintesi dei principi contabili

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio consolidato del Gruppo. Il bilancio consolidato è stato redatto in migliaia di euro così come le tabelle incluse nella nota integrativa. Non viene presentata la riconciliazione del risultato economico e del patrimonio netto tra la capogruppo SEA e il bilancio consolidato, in quanto il bilancio della capogruppo è redatto secondo i principi contabili italiani.

2.1 Base di preparazione

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, avendo gli amministratori verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale e di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro, e in particolare nei prossimi 12 mesi.

La Società si è avvalsa della facoltà prevista dal D. Lgs. 28/2/2005 n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali, e ha applicato i principi contabili internazionali adottati dall'Unione Europea (di seguito anche "IFRS") per la redazione del proprio bilancio consolidato.

Per IFRS si intendono tutti gli "International Financial Reporting Standards", tutti gli "International Accounting Standards" (IAS), tutte le interpretazioni

dell'International Reporting Interpretations Committee (IFRIC), precedentemente denominate "Standing Interpretations Committee (SIC).

In particolare si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento. Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per lo stato patrimoniale 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.

I bilanci sono stati predisposti sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del fair value.

2.2.1 Principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicati nel 2010

I principi contabili e i criteri e le stime di valutazione adottati sono omogenei a quelli utilizzati in sede di redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2009, ad eccezione di quanto esposto nei principi ed emendamenti, di seguito riportati, adottati dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2010.

Interpretazione IFRIC 12

"Accordi per servizi in concessione"

Nel novembre 2006 lo IASB ha emesso l'interpretazione IFRIC 12 - Contratti di servizi in concessione. L'interpretazione fornisce le linee guida sulla metodologia di contabilizzazione da parte del soggetto operante in regime concessorio "Operator" del valore della concessione. In data 25 marzo 2009 gli organi competenti dell'Unione Europea hanno proceduto alla omologazione di tale interpretazione attraverso la pubblicazione del Regolamento (CE) n. 254/2009 in cui, all'art. 2, viene indicato che "le società applicano l'IFRIC 12 al più tardi a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento".

A partire dal 1° gennaio 2010, il Gruppo SEA ha applicato retroattivamente l'interpretazione a partire dalla stipula della Convenzione con ENAC, cioè a partire dal 2001. Ciò ha comportato la rideterminazione degli effetti che si sarebbero avuti al 1° gennaio 2009 (data di inizio dell'esercizio presentato a scopo comparativo) e l'attribuzione alle riserve di patrimonio netto di tali effetti.

Conseguentemente, gli amministratori hanno risposto alcuni dati comparativi rispetto ai dati precedentemente pubblicati per tenere conto degli impatti contabili derivanti dall'applicazione retrospettiva del documento IFRIC 12 conformemente a quanto previ-

sto dal principio contabile IAS 8.

Inoltre il bilancio consolidato presenta il prospetto della situazione patrimoniale e finanziaria all'inizio del primo esercizio comparativo a seguito della sopracitata applicazione retrospettiva dell'IFRIC 12, conformemente a quanto previsto dal principio contabile IAS 1. Per una migliore facilità di comprensione del documento, all'interno delle note illustrative si è ritenuto opportuno riportare le tabelle relative ai saldi patrimoniali al 1° gennaio 2009 solo nelle sezioni impattate dall'introduzione dell'IFRIC 12, mentre l'illustrazione di tutti gli impatti contabili derivanti dall'applicazione retrospettiva dell'IFRIC 12 sui dati comparativi, unitamente alle note di commento, viene già fornita in modo organico all'interno della sezione "Effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 sui dati consolidati del Gruppo SEA" nel paragrafo n. 34 della presente nota Integrativa, di cui costituisce parte integrante.

Sintesi dei concetti introdotti dall'IFRIC 12

L'IFRIC 12 si applica agli accordi per servizi in concessione stipulati tra un'entità del settore pubblico (concedente) e un'entità del settore privato (cessionario) se sono rispettate le seguenti condizioni:

- a) il concedente controlla o regola quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo, e
- b) il concedente controlla, tramite la proprietà o altro modo, qualsiasi interessenza residua nell'infrastruttura alla scadenza dell'accordo.

Se entrambe le condizioni sopra menzionate sono rispettate, il concessionario costruisce e gestisce l'infrastruttura per conto del concedente e di conseguenza non ha titolo per iscriverla nel proprio bilancio come bene materiale.

L'interpretazione si applica anche nel caso in cui il concessionario goda di un'ampia discrezionalità manageriale nella gestione del servizio prestato attraverso l'infrastruttura.

Si ricorda, inoltre, che sono stati emessi i seguenti principi e interpretazioni, applicabili dal 1° gennaio 2010, che disciplinano fattispecie e casistiche non presenti all'interno del Gruppo:

- versione aggiornata dell'IFRS 3 - Aggregazioni aziendali, ed emendamento allo IAS 27 - Bilancio consolidato e separato
- improvement 2008 all'IFRS 5 - Attività non correnti destinate alla vendita e attività operative cessate
- improvement allo IAS 39 - Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione, elementi qualificabili per la copertura
- emendamento all'IFRS 2 - Pagamenti basati su azioni
- improvements agli IAS/IFRS (2009)
- interpretazione IFRIC 17 - Distribuzione ai soci di attività non rappresentate da disponibilità liquide
- IFRIC 18 - Trasferimento di attività da clienti
- IFRS 1 - Ulteriori esenzioni per la prima applicazione

ne - con l'obiettivo di precisare l'applicazione retrospettiva di alcuni IFRS affinché le entità coinvolte non siano soggette a costi eccessivi o sforzi nel processo di transizione.

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

In data 8 ottobre 2009, lo IASB ha emesso una modifica allo IAS 32 - Strumenti finanziari: esposizione in bilancio - avente come oggetto la classificazione delle emissioni di diritti. La modifica in questione chiarisce come contabilizzare taluni diritti quando gli strumenti emessi sono denominati in valuta diversa da quella funzionale dell'emittente. La modifica deve essere applicata dal 1° gennaio 2011.

In data 4 novembre 2009, lo IASB ha messo una versione rivista dello IAS 24 - Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate - che semplifica i requisiti di informativa riguardanti le parti correlate dove sono presenti enti pubblici e chiarisce la definizione di "parte correlata". Tale documento è stato omologato dagli organi competenti dell'Unione Europea il 20 luglio 2010. Il principio è applicabile retrospettivamente a partire dai bilanci degli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2011.

In data 12 novembre 2009 lo IASB ha emesso la prima parte del principio contabile IFRS 9 - Strumenti finanziari - che sostituirà lo IAS 39 - Strumenti Finanziari: rilevazione e valutazione -. Questa prima pubblicazione riguarda la classificazione degli strumenti finanziari ed è inserita in un progetto, articolato in tre fasi, che riguarderanno rispettivamente le modalità di determinazione dell'impairment di attività finanziarie e le modalità di applicazione dell'hedge accounting.

L'emissione del nuovo principio, che ha l'obiettivo di semplificare e ridurre la complessità delle contabilizzazioni degli strumenti finanziari, prevede la classificazione degli strumenti finanziari in tre categorie che la Società definirà in base al modello di business utilizzato, alle caratteristiche contrattuali e ai relativi flussi di cassa degli strumenti in questione. In data 28 ottobre 2010, lo IASB ha pubblicato nuovi requisiti per la contabilizzazione delle passività finanziarie. Tali requisiti saranno integrati nell'IFRS 9 a completamento della fase di classificazione e misurazione del progetto di sostituzione dello IAS 39. Alla data del presente documento, gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per la sua applicazione, prevista dal 1° gennaio 2013.

In data 26 novembre 2009 l'IFRIC ha pubblicato l'interpretazione IFRIC 19 - Estinzione di una passività finanziaria tramite strumenti di capitale - che tratta le casistiche nelle quali un finanziatore si accorda con un'entità debitrice per estinguere il proprio credito, mediante la cessione di titoli rappresentativi del capitale. Tale documento è stato omologato dagli organi

competenti dell'Unione Europea il 24 luglio 2010 ed è applicabile prospetticamente a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio dal 1° luglio 2010.

Nella stessa data l'IFRIC ha emesso una modifica all'interpretazione IFRIC 14 per definire la contabilizzazione delle passività relative ai fondi pensione nel caso in cui un'entità deve sottostare ai limiti di patrimonializzazione di piani a benefici definiti ed effettua un pagamento in via anticipata a titolo di garanzia. Tale documento è stato omologato dagli organi competenti dell'Unione Europea il 20 luglio 2010 ed è applicabile retrospettivamente ai bilanci degli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2011.

In data 6 maggio 2010 lo IASB ha pubblicato un insieme di improvements a sette IFRS, come parte del programma di miglioramenti annuali ai principi. Tali improvements saranno applicabili a partire dal 1° gennaio 2011.

In data 7 ottobre 2010, lo IASB ha pubblicato alcune modifiche al principio IFRS 7 - Strumenti finanziari: informazioni aggiuntive -. Tali modifiche hanno l'obiettivo di migliorare la comprensione delle transazioni di trasferimento delle attività finanziarie e dei possibili effetti derivanti da qualsiasi rischio rimasto in capo all'impresa che ha trasferito tale attività. La sua applicazione è prevista dagli esercizi che hanno inizio il 1° luglio 2011.

2.3 Criteri e metodologia di consolidamento

I bilanci delle società incluse nell'area di consolidamento sono redatti facendo riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 e sono stati opportunamente rettificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili del Gruppo.

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

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

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di patrimonio netto e del risultato netto del periodo di loro spettanza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del patrimonio netto e del conto economico consolidato
- le operazioni di aggregazione di imprese in forza delle quali viene acquisito il controllo di un'entità sono contabilizzate applicando il metodo dell'acquisto (purchase method). Il costo di acquisizione è rappresentato dal valore corrente (fair value) alla data di

acquisto delle attività cedute, delle passività assunte, degli strumenti di capitale emessi e di ogni altro onere accessorio direttamente attribuibile. Le attività, le passività e le passività potenziali acquisite sono iscritte al relativo valore corrente alla data di acquisizione. La differenza tra il costo di acquisizione e il valore corrente delle attività e passività acquistate (se positiva, è iscritta nelle attività immateriali come avviamento, ovvero, se negativa, dopo aver riverificato la corretta misurazione dei valori correnti delle attività e passività acquisite e del costo di acquisizione) è contabilizzata direttamente a conto economico, come provento

- 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; in assenza di un principio contabile di riferimento, il Gruppo procede alla contabilizzazione a patrimonio netto dell'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita
- gli utili e le perdite significativi, con i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, salvo che per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati, se significativi, i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari
- gli utili o le perdite derivanti dalla cessione di quote di partecipazione in società consolidate 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 e sono inizialmente iscritte al costo. 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 quest'ultimo si sia impegnato ad adempiere a obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite, è rilevata in un apposito fondo. Le variazioni patrimoniali delle società valutate con il metodo del patrimonio netto, non rappresentate dal risultato di conto economico, sono contabilizzate direttamente a rettifica delle riserve di patrimonio netto

- gli utili e le perdite significative non realizzati generati su operazioni poste in essere tra la capogruppo/società controllate e la partecipata valutata, con il metodo del patrimonio netto, sono eliminati in funzione del valore della quota di partecipazione del Gruppo nella partecipata stessa. Le perdite non realizzate sono eliminate, a eccezione del caso in cui esse siano rappresentative di riduzione di valore.

2.4 Area di consolidamento

Nella nota n. 30 è riportato l'elenco delle società incluse nell'area di consolidamento alle rispettive date di riferimento.

Nel corso del 2010 si è conclusa l'operazione di cessione del 75% della Società Malpensa Logistica Europa articolata in tre tranches, di cui due nel 2010, in ottemperanza al contratto sottoscritto da SEA il 26 ottobre 2009.

Nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2010, Malpensa Logistica Europa è stata classificata, così come nel bilancio al 31 dicembre 2009, tra le imprese collegate e valutata al patrimonio netto.

Il 3 marzo 2011 il Gruppo SEA ha ceduto la partecipazione del 5% nel capitale sociale di GESAC; per tale motivo, nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2010 tale partecipazione è stata valutata al fair value con contropartita equity.

2.5 Conversione di operazioni denominate in valute diversa dalla valuta funzionale

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

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

2.6 Immobili, impianti e macchinari

Le immobilizzazioni materiali includono beni di proprietà e beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato. Per quanto riguarda i beni gratuitamente devolvibili finanziati dal Gruppo SEA, si rimanda al successivo paragrafo 2.7 Immobilizzazioni immateriali.

Beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato

I beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato

sono rappresentati da immobilizzazioni tecniche acquisite dal Gruppo nell'osservanza della Convenzione ENAC/SEA del 4 settembre 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione prevede l'obbligo a carico del Gruppo 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 del Gruppo fino alla data di scadenza della Convenzione, fissata per il 4 maggio 2041.

Tali immobilizzazioni tecniche sono devolute a titolo gratuito all'Amministrazione dello Stato alla data di scadenza della Convenzione. Nel bilancio consolidato i cespiti finanziati attraverso contributi dallo Stato ex L. 449/85 sono espressi al netto di tali contributi.

Beni di proprietà

I beni di proprietà sono rappresentati da immobilizzazioni tecniche acquisite a titolo oneroso dal Gruppo non soggette ad obbligo di devoluzione gratuita.

Gli immobili, impianti e macchinari relativamente sia ai beni di proprietà che a beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato sono valutati al costo d'acquisto o di produzione, 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 imputati a conto economico, quando sostenuti.

La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondano ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'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 imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. 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. I beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato sono ammortizzati nel periodo di durata della concessione o della loro vita utile dei componenti identificati, se minore.

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
Attrezzature di pista	31,5
Attrezzatura varia e minuta	25
Mobili e arredi	12
Automezzi	20
Autovetture	25
Macchine elettromeccaniche ed elettroniche	20

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.

2.7 Immobilizzazioni immateriali

Le attività 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. Gli eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono spesati a conto economico. Le tipologie di attività immateriali nel bilancio consolidato del Gruppo SEA 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 mark up del 6% rappresentativo della remunerazione dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo SEA. La logica di determinazione del fair value discende dal fatto che il concessionario deve applicare quanto previsto dal paragrafo 12 dello IAS 18 e pertanto, se il fair value dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del fair value dei servizi di costruzione effettuati. Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato di avanzamento lavori, in accordo con lo IAS 11, e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico "Ricavi per lavori su beni in concessione".

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

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

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

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

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

(b) brevetti, concessioni, licenze, marchi, e diritti simili

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

(c) computer software

I costi delle licenze software sono ammortizzati a quote costanti in tre anni, mentre i costi relativi alla manutenzione dei programmi software sono spesati nel momento in cui sono sostenuti.

2.8 Perdite di valore di immobili, impianti e macchinari e immobilizzazioni immateriali

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari e le attività immateriali 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 futuri flussi finanziari 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 è ripristinato con imputazione a conto economico, nei li-

miti 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.

2.9 Investimenti immobiliari

Tale voce comprende gli immobili di proprietà del Gruppo 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.

2.10 Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate in una delle seguenti categorie, in funzione della relativa natura e dello scopo per cui sono state acquistate:

- a) attività finanziarie a fair value a conto economico
- b) crediti e finanziamenti attivi
- c) attività disponibili per la vendita.

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

(a) attività finanziarie a fair value a conto economico

Le attività finanziarie sono classificate in questa categoria se acquisite allo scopo di essere cedute nel breve termine. Le attività di questa categoria sono classificate come correnti e valutate al fair value; le variazioni di fair value sono riconosciute a conto economico nel periodo in cui sono rilevate, se significative.

(b) crediti e finanziamenti attivi

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari, prevalentemente relativi a crediti verso clienti, non-derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, a eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente. Tali attività sono valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso d'interesse effettivo.

Se vi è un'obiettiva evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore, l'attività è ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi di cassa ottenibili in futuro. Le perdite di valore sono rilevate a conto economico. Se nei periodi successivi vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato.

(c) attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività disponibili per la vendita sono strumenti finanziari non-derivati esplicitamente designati in questa categoria, ovvero che non trovano classificazione in nessuna delle precedenti categorie e sono

compresi nelle attività non correnti, a meno che il management intenda cederli nei 12 mesi successivi dalla data del bilancio. Le attività finanziarie detenute allo scopo di negoziazione sono contabilizzate al momento della prima iscrizione nello stato patrimoniale, con il criterio del costo di acquisizione, rappresentativo del fair value iniziale. Successivamente alla prima rilevazione, tali attività finanziarie sono valutate al fair value e la variazione del fair value, se si discosta in modo significativo dal costo iniziale, viene imputata al patrimonio netto.

2.11 Derivati

Alla data di stipula del contratto gli strumenti derivati sono inizialmente contabilizzati al fair value e le variazioni del fair value rilevate successivamente alla prima iscrizione sono trattate quali componenti del risultato economico-finanziario dell'esercizio.

2.12 Determinazione del fair value degli strumenti finanziari

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

2.13 Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti inizialmente al fair value e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato al netto del fondo svalutazione crediti.

2.14 Rimanenze

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

2.15 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.

2.16 Attività non correnti destinate alla dismissione

Secondo quanto disposto dall'IFRS 5 le partecipazioni controllate, possedute con lo scopo di cessione o dismissione, devono essere iscritte nello stato patrimoniale consolidato in voci separate evidenziando il

totale delle attività e delle passività della controllata, valutate al minore tra costo e fair value al netto dei costi di dismissione. Le attività e le passività della controllata devono essere rimisurate ad ogni data di presentazione del bilancio e dei bilanci intermedi.

2.17 Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al fair value e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato.

2.18 Passività finanziarie

Le passività finanziarie, relative a finanziamenti, debiti verso banche, debiti commerciali e altre obbligazioni a pagare, sono inizialmente iscritte al fair value, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutate al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi, ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che il Gruppo abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento. Gli acquisti e le vendite di passività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta della relativa regolazione.

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

2.19 Benefici ai dipendenti - Fondi pensione

Le società del Gruppo hanno in essere sia piani a contribuzione definita che piani a benefici definiti.

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 a 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 le perdite attuariali derivanti dai suddetti aggiustamenti e le variazioni delle ipotesi attuariali sono imputate direttamente nel conto economico.

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 c.c., 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.

2.20 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 alcun 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, sono diversi 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 ad 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'imputazione 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 finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

2.21 Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati al fair value del corrispettivo ricevuto per le prestazioni di servizi della gestione ordinaria dell'attività del Gruppo. Il ricavo è riconosciuto al netto dell'imposta sul valore aggiunto, degli incentivi e degli sconti.

I ricavi, principalmente riferibili alle prestazioni di servizi sono riconosciuti nel periodo contabile nel quale i servizi sono resi.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nel periodo 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 mark up del 6% rappresentativo della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo SEA.

2.22 Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti:

1. 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 a cui si riferiscono.

2. contributi in conto esercizio

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico nella voce "Servizi ed altri ricavi".

2.23 Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e

servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

2.24 Oneri finanziari

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

2.25 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, ad 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.

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. Le imposte sono compensate quando le imposte sul reddito sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è 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 i "costi amministrativi".

2.26 Dividendi

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

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 ne-

gli 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 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

In accordo con i principi contabili applicati dal Gruppo, le attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede, da parte degli amministratori, l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e le stime effettuate dagli amministratori.

(b) ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo è determinata dagli amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata.

Essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia e pertanto l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile.

Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

(c) fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi di natura legale 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

vi a tali rischi, rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da 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 consolidato del Gruppo.

(d) crediti commerciali

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

L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta, nel tempo, la miglior stima alla data operata dagli amministratori.

Tale stima è basata su fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo.

4. Gestione dei rischi

Nel mese di agosto 2005 lo IASB ha emesso il nuovo principio contabile IFRS 7 - Strumenti finanziari: informazioni integrative - e un emendamento complementare allo IAS 1 - Presentazione del bilancio: informazioni integrative relative al capitale - aventi efficacia dal 1° gennaio 2007.

L'IFRS 7 impone di fornire informazioni integrative relativamente alla posizione finanziaria dell'impresa, con particolare riguardo all'esposizione al rischio derivante dagli strumenti finanziari adoperati. Tale principio contabile prevede anche una descrizione delle politiche e delle procedure adottate dalle imprese per gestire tali rischi.

Nel corso del 2010 le attività del Gruppo SEA sono state esposte a diverse tipologie di rischio: rischio di credito, rischi di mercato, rischio di liquidità. La strategia di risk management del Gruppo è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle performance finanziarie del Gruppo. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati.

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

Rischio credito

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

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

Per il Gruppo SEA l'esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio). Al fine di controllare tale rischio, il Gruppo SEA ha implementato procedure e azioni per il monitoraggio dei flussi di incassi attesi e le eventuali azioni di recupero. In applicazione delle policy interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie o assicurative a prima richiesta emesse da soggetti di primario standing creditizio o da depositi cauzionali.

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

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di contenzioso sottostante alla data di bilancio. La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti e utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore. Il Gruppo SEA, a fronte di crediti scaduti, crediti in contenzioso, o per i quali esiste una procedura legale o concorsuale, utilizza le medesime percentuali di svalutazione.

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

Bilancio al 31/12/2010	Crediti	Scaduto	Svalutazioni
Totale	279.832	225.678	100.207

Bilancio al 31/12/2009	Crediti	Scaduto	Svalutazioni
Totale	303.587	238.682	141.229

Il credito complessivo al 31 dicembre 2010 è garantito da fidejussioni bancarie, assicurative e depositi cauzionali per un valore complessivo pari a 101.725 migliaia di euro; al 31 dicembre 2009 il credito complessivo era garantito per 105.436 migliaia di euro. La diminuzione dei crediti commerciali lordi rispetto al 31 dicembre 2009 è principalmente riconducibile alla chiusura nel corso del 2010 di contenziosi in essere.

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 2010 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 di riferimento.

L'esposizione a tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, il Gruppo SEA può fare ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi (anche con l'individuazione di barriere), permettendo in tal modo di ridurre il rischio originato dalla volatilità dei tassi. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono contabilmente rappresentati mediante la metodologia fair value a conto economico.

Al 31 dicembre 2010 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è suddiviso in finanziamenti a breve termine, di durata inferiore ai 12 mesi e correlati ad esigenze finanziarie ordinarie e in finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine e a breve, queste ultime costituite dalle quote in scadenza nei successivi 12 mesi). Nella tabella seguente è riportato il debito finanziario a breve termine connesso a fabbisogni di tesoreria, derivanti dalla significativa volatilità dei tempi di incasso dei crediti.

Finanziamento a breve	Data di erogazione	Data di scadenza	2010		2009		
			Importo	Tasso %	Importo	Tasso %	
SEA:							
BPM - Hot money	25/11/2009	a vista	-	-	6.000,00	1,15	
BNL - Hot money	17/12/2010	a vista	12.000,00	1,29	-	-	
MPS - Hot money	26/11/2010	31/01/2011	7.000,00	1,36	-	-	
Banca Intesa - Scoperto di c/c	21/12/2010	a vista	1.500,00	1,57	-	-	
Totale debito a breve di Gruppo			20.500,00	1,34	6.000,00	1,15	

Il debito a medio/lungo termine è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno

spread compreso fra lo 0,20% e l'1% e non considera l'effetto delle operazioni di copertura).

Contratti di finanziamento a medio/lungo termine al 31/12/2010

Finanziamento	Tipologia di tasso	Data di erogazione	Data di scadenza	31 dicembre 2010		31 dicembre 2009	
				importo	Tasso %	importo	Tasso %
SEA:							
BEI 1^ erogazione ^(a)	F	17/12/1996	15/9/2011	3.499,00	7,70	6.755,26	7,70
BEI 2^ erogazione ^(a)	F	24/7/1998	15/3/2013	7.687,46	5,27	10.507,32	5,27
BEI 2^ erogazione ^{(a)(**)}	V	24/7/1998	15/3/2013	6.455,71	1,43	9.038,00	1,17
Totale BEI diretto				17.642,17	4,35	26.300,57	4,48
Pool Cariplo 1^ erogazione ^(**)	V	17/12/1996	15/9/2011	1.549,37	1,41	3.098,74	1,15
Pool Cariplo 2^ erogazione	V	20/6/1997	15/3/2012	2.324,06	1,41	3.873,43	1,15
Pool Cariplo 2^ erogazione	F	20/6/1997	15/3/2012	3.116,53	7,57	5.009,38	7,57
Pool Cariplo 3^ erogazione	F	08/8/1997	15/3/2012	6.036,61	6,67	9.743,29	6,67
Pool Cariplo 4^ erogazione	F	08/4/1998	15/3/2013	15.613,92	5,44	21.295,98	5,44
Totale BEI/Pool Cariplo				28.640,5	5,39	43.020,8	5,27
BIIS (ex Comit) -BEI 1^ erogazione	F	26/8/1999	15/3/2014	7.000,00	3,14	9.000,00	3,14
BIIS (ex Comit) -BEI 2^ erogazione ^(*)	V	30/11/2000	15/9/2015	5.000,00	1,36	6.000,00	1,10
BIIS (ex Comit) -BEI 3^ erogazione ^(*)	V	17/3/2003	15/9/2017	16.210,53	1,36	18.526,32	1,10
Totale BEI/Comit				28.210,53	1,80	33.526,32	1,64
BNL-BEI 1^ erogazione	V	22/11/1999	15/9/2014	8.000,00	1,31	10.000,00	1,05
BNL-BEI 2^ erogazione ^(*)	V	11/8/2000	15/3/2015	4.500,00	1,31	5.500,00	1,05
BNL-BEI 3^ erogazione	V	14/1/2002	15/9/2009	- 0	1,31	- 0	
BNL-BEI 4^ erogazione ^(*)	V	08/5/2003	15/3/2018	8.733,75	1,31	9.898,25	1,05
BNL-BEI 13.06.2006 1^ erogazione	V	04/9/2006	04/9/2026	11.000,00	1,36	11.000,00	1,10
BNL-BEI 13.06.2006 2^ erogazione	V	04/9/2006	04/9/2026	11.000,00	1,36	11.000,00	1,10
BNL-BEI 13.06.2006 3^ erogazione	V	04/9/2006	04/9/2026	11.000,00	1,36	11.000,00	1,10
BNL-BEI 13.06.2006 4^ erogazione ^(**)	V	04/9/2006	04/9/2026	12.000,00	1,36	12.000,00	1,10
BNL-BEI 13.06.2006 5^ erogazione ^(**)	V	04/9/2006	04/9/2026	12.000,00	1,36	12.000,00	1,10
BNL-BEI 2007 1^ erogazione ^(**)	V	07/3/2007	07/3/2027	11.000,00	1,36	11.000,00	1,10
BNL-BEI 2007 2^ erogazione	V	07/3/2007	07/3/2027	11.000,00	1,36	11.000,00	1,10
Totale BEI/BNL				100.233,75	1,35	104.398,25	1,08
UNICREDIT BEI 1^ erogazione	V	08/9/2007	08/9/2027	10.000,00	1,21	10.000,00	1,15
UNICREDIT BEI 2^ erogazione	V	08/9/2007	08/9/2027	10.000,00	1,21	10.000,00	1,15
UNICREDIT BEI 3^ erogazione	V	16/2/2009	15/9/2028	15.000,00	1,44	15.000,00	1,15
Totale BEI/UNICREDIT				35.000,00	1,31	35.000,00	1,15
Unicredit Mediobanca di cui:	V	08/3/2006	08/3/2013	102.500,00	1,51	102.500,00	1,76
- quota non swappata				52.500,00	1,51	52.500,00	1,76
- quota swappata ^(*)				50.000,00	1,51	50.000,00	1,76
Totale finanziamenti diversi da BEI				102.500,00	1,51	102.500,00	1,76
Totale SEA				312.226,92	1,98	344.745,95	2,13
Mxp Energia:							
BPM	V	20/6/2003	31/12/2014	8.342,00	1,91	9.813,00	1,66
UNICREDIT - BPM	V	20/6/2006	30/6/2014	18.475,92	1,75	21.526,28	2,10
Totale Malpensa Energia				26.817,92	1,80	31.339,28	1,96
Totale debito di Gruppo				339.044,84	1,96	376.085,23	2,12
			Totale tranche swappate	84.444,28	24,9	137.061,30	36,4
			Quota debito a tasso fisso	42.953,51	12,7	62.311,22	16,6
			Quota debito non coperto	211.647,06	62,4	176.712,71	47,0

(a) Soggetto a fidejussione FEI

(*) Tranche soggette a swap

(**) Tranche soggette a swap a fine 2009, ma non a fine 2010

Si precisa che il costo medio del debito finanziario lordo di Gruppo a medio/lungo termine, a seguito delle operazioni di copertura dal rischio tasso, a fine 2010 è pari al 2,67%.

Il fair value dei debiti a medio/lungo termine verso le banche, a fine 2010 pari a 346.322 migliaia di euro (a fine 2009 375.514 migliaia di euro) è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale ed interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento

• per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

Nella tabella seguente sono indicati gli strumenti derivati utilizzati dal Gruppo SEA per la copertura del rischio tasso di interesse (valutati contabilmente secondo il fair value a conto economico).

Il segno “-” indica il costo per il Gruppo SEA di un’eventuale chiusura anticipata dell’operazione in essere
Il segno “+” indica il premio per il Gruppo SEA di un’eventuale chiusura anticipata dell’operazione in essere

b) Rischio 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 commodity

Il Gruppo SEA è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle commodity energetiche trattate, ovvero gas e marginalmente energia elettrica. Tali rischi dipendono dall’acquisto delle suddette commodity energetiche, che risentono principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Tali fluttuazioni si manifestano tanto direttamente quanto indirettamente, mediante formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di pricing. I rischi si evidenziano anche nella fase di vendita, in relazione alle fluttuazioni del prezzo di mercato dell’energia elet-

trica venduta a terzi. Si segnala che, a fine 2010, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio che sono in fase di analisi e valutazione per gli esercizi futuri.

Rischio di liquidità

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

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

- monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un’efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici
- mantiene disponibilità liquide adeguate in conti correnti di tesoreria
- ha ottenuto linee di credito committed (revolving e non), in grado di coprire l’impegno finanziario del

Gruppo nei successivi 12 mesi derivante dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario

- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

A fine 2010 il Gruppo SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per 170 milioni di euro, con una vita media residua superiore a 4 anni e così ripartite: 120 milioni di euro di linee di credito non revolving intermedie da primari istituti bancari su raccolta BEI, correlate alla realizzazione di interventi infrastrutturali sullo scalo di Malpensa e 50 milioni di euro di una linea di credito revolving (utilizzabile in tranche di durata compresa fra i 3 e i 12 mesi). A fine dicembre 2010 il Gruppo SEA dispone

di 21,3 milioni di euro di disponibilità liquide investite in conti correnti ordinari e di tesoreria.

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita dal Gruppo mediante un'attenta gestione del capitale circolante, cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale (avvalendosi anche di rapporti di factoring indiretto che consentono di disporre di ulteriori linee finanziarie a garanzia di un'adeguata elasticità di cassa).

La tabella seguente evidenzia la composizione e la scadenza dei debiti finanziari (capitale, interessi e strumenti derivati) e commerciali in essere alla fine del 2010:

(milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5anni	Totale
Passività					
Indebitamento finanziario lordo	75,8	171,2	49,5	119,5	416,0
Debiti commerciali	148,4				148,4
Totale debito	224,2	171,2	49,5	119,5	564,4

La tabella seguente evidenzia la composizione e la scadenza dei debiti finanziari (capitale, interessi e

strumenti derivati) e commerciali in essere alla fine del 2009:

(milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5anni	Totale
Passività					
Indebitamento finanziario lordo (*)	54,8	90,4	171,9	142,5	459,5
Debiti commerciali	149,8				149,8
Totale debito	204,6	90,4	171,9	142,5	609,4

(*) Relativamente all'indebitamento finanziario lordo si segnala che tali valori non includono le linee di anticipazione di crediti verso lo Stato, che al 31/12/2009 risultavano utilizzate per 22,5 milioni di euro, e il cui rimborso è correlato all'incasso di tali crediti da parte di SEA. Gli utilizzi delle linee di anticipazione di crediti verso lo Stato dovranno essere rimborsati nel maggio 2011, anche in assenza dell'incasso da parte di SEA, dei correlati crediti verso lo Stato (si precisa che un decreto di riassegnazione fondi per 13 milioni di euro è già presso il Ministero dell'Economia)

Sensitivity

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

In particolare l'analisi ha considerato:

- depositi bancari
- finanziamenti
- strumenti derivati di copertura dal rischio tasso.

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

a) **ipotesi.** Si è valutato l'effetto sul conto economico del Gruppo SEA, al 31/12/2010 e al 31/12/2009, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 basis point.

b) **Metodi di calcolo:**

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

stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione, di cui al punto a), sul saldo medio annuo dei depositi bancari del Gruppo SEA

- i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi, al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione, di cui al punto a), sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno
- gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di fair value (in termini di variazione, rispetto all'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a), alla curva forward attesa per il periodo di riferimento.

Di seguito si riportano i risultati della sensitivity analysis condotta:

	2010		2009	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-155,78	162,40	-130,65	130,65
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽¹⁾	1.588,73	-1.588,73	1.824,04	-1.824,04
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽²⁾	-677,30	677,30	-696,32	761,88
Strumenti derivati di copertura (fair value)	-211,92	211,49	-835,00	689,00

(1) + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi
(2) + = ricavo da copertura; - = costo da copertura

Si precisa che sui risultati della sensitivity analysis condotta sui conti correnti influisce il basso livello dei tassi di interesse di mercato, che nel caso di una variazione di -50 basis point risulterebbero negativi e, pertanto, sono stati posti uguali a zero.

Si precisa che alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (covenants), riferiti alla capacità del Gruppo SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie e dei crediti

vantati verso lo Stato) mediante il risultato della gestione corrente. Si precisa che, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello dei covenants determina, per il semestre successivo alla rilevazione dell'indice finanziario, l'applicazione di un correlato spread predeterminato (secondo una pricing grid definita contrattualmente). Allo stato attuale, il Gruppo SEA non è a conoscenza dell'esistenza di situazioni di default connesse ai finanziamenti in essere, né della violazione di alcuno dei covenants sopra citati.

Classificazione degli strumenti finanziari

Bilancio al 31/12/2009

Categorie	Note	Fair value a conto economico	Fair value a equity	Finanziamenti e crediti	Passività al costo ammortizzato	Patrimonio netto
Attività non correnti						
Partecipazioni collegate	7					36.243
Attività finanziarie disponibili per la vendita	8	2.415	7.500			
Imposte anticipate	9			26.294		
Crediti verso erario	10			883		
Altri crediti	10			696		
Attività correnti						
Crediti verso clienti	12			162.358		
Crediti verso imprese collegate	12			10.612		
Crediti verso erario	13			5.461		
Altri crediti correnti	13			19.119		
Crediti finanziari	13			24.136		
Cassa e disponibilità liquide	14			25.774		
Passività non correnti						
Debiti verso banche	18				339.061	
Passività correnti						
Altre passività correnti	19				87.271	
Debito verso fornitori e acconti	19				146.166	
Debito verso imprese collegate	19				3.677	
Debiti verso banche	20				72.767	

Bilancio al 31/12/2010

Note alla situazione patrimoniale e finanziaria

5. Immobilizzazioni immateriali

Immobilizzazioni immateriali	31/12/2009 Riesposto	Incrementi esercizio	Iscrizione diritto concessorio	Giroconti positivi	Giroconti negativi	Ammort/ svalut. dell'eserc.	31/12/2010
Diritti su beni in concessione	677.868		5.009	24.180		-16.376	690.681
Diritti di brevetto industriale e di utilizzo di opere dell'ingegno	5.364	2.990				-2.837	5.517
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.199	482					1.681
Concessioni aeroportuali in corso e acconti	2.120		36.492		-24.180		14.432
Totale	686.550	3.472	41.501	24.180	-24.180	-19.213	712.310

Ai sensi dell'IFRIC 12 si sono rilevati diritti su beni in concessione per 690.681 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 rispetto a 677.868 migliaia del 2009. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti sulla durata della concessione verso lo Stato. L'ammortamento del 2010 è pari a 16.376 migliaia di euro.

Si rammenta che su tali categorie di beni, ai sensi dell'IFRIC 12, il Gruppo SEA non detiene il controllo, ma ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione. Per ulteriori dettagli si rimanda al successivo paragrafo n. 34 "Applicazione dell'IFRIC 12 sui dati consolidati del Gruppo SEA".

I **diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno**, pari a 5.517 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, si riferiscono ad acquisti di licenze per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale, e all'acquisto di componenti software. L'applicazione dell'aliquota annua di ammortamento del 33,33%, ha determinato una quota di ammortamento annuo di 2.837 migliaia di euro.

Le **immobilizzazioni in corso ed acconti**, pari a 1.681 migliaia di euro, sono attribuibili principalmente alle spese sostenute per interventi relativi a implementazione e aggiornamento di software gestionali.

La voce **concessione aeroportuale in corso e acconti**, pari a 14.432 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 (2.120 migliaia nel 2009) accoglie l'attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del periodo, valutata sulla base dello stato di avanzamento lavori in accordo con lo IAS 11.

Impairment test CGU BHS Malpensa e CGU 3°/3° Malpensa

Negli anni 2007 e 2008, la società aveva contabilizzato una svalutazione pari a 58.015 migliaia di euro in conseguenza del de-hubbing di Malpensa da parte di Alitalia, principale vettore operante negli scali aeroportuali milanesi. In particolare, 23.100 migliaia di euro erano riferiti alla svalutazione del sistema di smistamento bagagli (BHS) e 34.915 migliaia alla svalutazione del terzo satellite di Malpensa.

Con riferimento alle prospettive relative all'andamento del traffico, nonché all'assenza di ulteriori fattori interni ed esterni che potessero avere impatto significativo sul sistema aeroportuale di Malpensa, le svalutazioni contabilizzate in esercizi precedenti sono state sostanzialmente confermate anche nel bilancio 2010.

Alla data del 1° gennaio 2009, per effetto dell'applicazione retrospettiva dell'IFRIC 12, i valori delle svalutazioni contabilizzate negli esercizi precedenti risultano pari a complessivi 90.082 migliaia di euro (di cui 57.885 migliaia di euro riferiti alla svalutazione del sistema di smistamento bagagli (BHS) e 32.197 migliaia di euro alla svalutazione del terzo satellite di Malpensa).

Impairment test CGU Handling

In ottemperanza a quanto richiesto dallo IAS 36, per la CGU Handling non si è proceduto ad alcuna variazione rispetto al 31 dicembre 2009 in quanto il valore recuperabile di impianti e macchinari, attrezzature industriali e commerciali e di altri beni risulta in linea con il valore netto contabile degli stessi.

6. Immobili, impianti e macchinari

La voce in oggetto, e la relativa movimentazione, risulta dettagliabile come segue:

Immobilizzazioni materiali	31/12/2009 Riesposto	Acquisti	Eliminazione beni IFRIC 12	Distruzioni/ Insussist/ Vendite	Giroconti positivi	Giroconti negativi	Ammort./ Utilizzi	31/12/2010
Valori lordi								
Terreni e fabbricati	214.702	49	786	-1.852	49.989	-58.790		204.884
Impianti e macchinario	125.632	97	-7.576	-2.281	5.343	-2.348		118.867
Attrezzature industriali e commerciali	81.897	2.797	-2.138	-1.043				81.513
Altri beni	93.272	2.425		-2.766	2.675			95.606
Immobilizzazioni in corso ed acconti	47.958	69.525	-41.693	-6	60.713	-57.582		78.915
Totale valori lordi	563.461	74.893	-50.621	-7.948	118.720	-118.720	0	579.785
Fondi ammortamento								
Terreni e fabbricati	-61.453			585		117	-5.844	-66.595
Impianti e macchinario	-67.088			2.238			-3.698	-68.548
Attrezzature industriali e commerciali	-80.024			1.043			-1.341	-80.322
Altri beni	-82.818			2.712			-3.965	-84.071
Totale fondi ammortamento	-291.383	0	0	6.578	0	117	-14.848	-299.536
Fondi svalutazione								
Terreni e fabbricati	-1.880							-1.880
Impianti e macchinario	4.836			37			0	4.873
Attrezzature industriali e commerciali	-504							-504
Altri beni	-518							-518
Immobilizzazioni in corso ed acconti	-35.904							-35.904
	-33.970	0	0	37	0	0	0	-33.933
Valori netti								
Terreni e fabbricati	151.369	49	786	-1.267	49.989	-58.673	-5.844	136.409
Impianti e macchinario	63.380	97	-7.576	-6	5.343	-2.348	-3.698	55.192
Attrezzature industriali e commerciali	1.369	2.797	-2.138	0	0	0	-1.341	687
Altri beni	9.936	2.425	0	-54	2.675	0	-3.965	11.017
Immobilizzazioni in corso ed acconti	12.054	69.525	-41.693	-6	60.713	-57.582	0	43.011
Totale valori netti	238.108	74.893	-50.621	-1.333	118.720	-118.603	-14.848	246.316

Le immobilizzazioni materiali al 31 dicembre 2010 risultano pari a 246.316 migliaia di euro, con un incremento netto di 8.208 migliaia rispetto al 2009. La voce "acquisti", pari a 74.893 migliaia di euro, si riferisce principalmente ai lavori nell'aerostazione e sulle piste e piazzali di Linate e Malpensa.

La colonna "Eliminazione beni IFRIC 12" si riferisce, ai sensi dell'IFRIC 12, all'eliminazione dal patrimonio di proprietà del Gruppo SEA, dei beni su cui il Gruppo non detiene il controllo e che vengono iscritti tra i "Diritti sui beni in concessione".

Per un'analisi più approfondita degli impatti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12 si rimanda a quanto

esposto al paragrafo n. 34 "Applicazione dell'IFRIC 12 sui dati consolidati del Gruppo SEA".

I giroconti tra le immobilizzazioni in corso e i terreni e fabbricati si riferiscono principalmente alla capitalizzazione avvenuta nel 2010 dei lavori eseguiti su fabbricati, piste, piazzali e strade negli scali di Linate e Malpensa, oltre che alla riclassifica a "diritti su beni in concessione" delle nuove capitalizzazioni dell'anno, che attengono a beni soggetti all'IFRIC 12.

La voce "Distruzione/insussistenze/vendite" espone le insussistenze e i valori dei beni alienati e distrutti nell'anno.

Investimenti immobiliari	31/12/2009	Acquisti	Distruzioni/ Insussistenze/ Vendite	Giroconti	Ammortamenti/ Utilizzi	31/12/2010
Valori lordi	4.075					4.075
Fondi ammortamento	-464			-117	-88	-669
Valori netti	3.611	0	0	-117	-88	3.406

La tabella "Investimenti immobiliari", pari a 3.406 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, esprime i valori

dei fabbricati ad uso civile non strumentali all'attività d'impresa del Gruppo SEA.

7. Partecipazioni in società collegate

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

	31/12/2009	Incrementi/ Rivalutazioni	Decrementi/ Svalutazioni	31/12/2010
Partecipazioni in Società collegate				
SACBO	22.443	4.046		26.489
Dufrital	9.215	823	-6.000	4.038
CID Italia	390	221		611
Disma	2.314	245		2.559
Malpensa Logistica Europa	1.763			1.763
SEA Services	118	78		196
Totale partecipazioni in Società collegate	36.243	5.413	-6.000	35.656

Le società partecipate sono tutte residenti in Italia. Le percentuali di possesso in tali società sono riportate alla successiva nota 30.

Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2010, appositamente rettificati al fine di uniformarli ai principi contabili internazionali IFRS adottati dalla capogruppo.

SACBO

Il patrimonio netto rettificato al 31 dicembre 2010 ammonta a 85.506 migliaia di euro (26.489 pro quota per il Gruppo SEA) ed un utile netto di 13.257 migliaia (4.107 migliaia pro quota).

L'incremento dell'anno, pari a 4.046 migliaia di euro, è dovuto all'utile del periodo e all'adeguamento all'equity al 31 dicembre 2010.

Dufrital

Il patrimonio netto rettificato ammonta a 10.095 migliaia di euro (4.038 migliaia per il Gruppo SEA), l'utile netto del 2010 risulta pari a 1.859 migliaia (744 mila euro pro quota). La valutazione ad equity ha comportato un decremento complessivo del valore della partecipazione di 5.177 migliaia di euro dovuto al decremento di 6.000 migliaia relativo alla distribuzione dei dividendi del 2008 e all'incremento di 823 migliaia per effetto dell'utile di periodo e dell'adeguamento all'equity.

CID Italia

Il patrimonio netto rettificato ammonta a 1.528 migliaia di euro (611 mila euro per il Gruppo SEA) e l'utile netto a 299 mila euro (119 mila per il Gruppo SEA). L'incremento dell'anno, di 221 mila euro, si riferisce all'utile di periodo e all'adeguamento all'equity.

Disma

Il patrimonio netto rettificato ammonta a 13.648 migliaia di euro (2.559 migliaia per il Gruppo SEA) e l'utile netto del 2010 a 1.305 migliaia (245 mila euro pro quota). L'incremento dell'anno, di 245 mila euro, si riferisce all'utile di periodo.

Malpensa Logistica Europa

I dati disponibili si riferiscono al 31 dicembre 2009 ed evidenziano un patrimonio netto rettificato di 7.052 migliaia di euro (1.763 migliaia per il Gruppo SEA).

SEA Services

Il patrimonio netto rettificato ammonta a 653 mila euro (196 mila per il Gruppo SEA) e l'utile netto del 2010 a 260 mila euro (78 mila per il Gruppo SEA). L'incremento dell'anno, di 78 mila euro, si riferisce all'utile di periodo.

8. Partecipazioni disponibili per la vendita

	31/12/2009	Incrementi/ Rivalutazioni	Decrementi/ Svalutazioni	31/12/2010
Partecipazioni disponibili per la vendita				
GESAC	2.389	5.811		8.200
SITA Soc. Intern. de Telecom. Aeronautiques	0			0
Consorzio Milano Sistema	25			25
Romairport	1			1
Aeropuertos Argentina 2000	7.500			7.500
Totale partecipazioni disponibili per la vendita	9.915	5.811	0	15.726

Le "Partecipazioni disponibili per la vendita" si sono incrementate di 5.811 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2009 per effetto della valutazione al fair value della partecipata GESAC in conseguenza della ces-

sione della medesima avvenuta il 3 marzo 2011. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella relazione sulla gestione del Gruppo nel paragrafo "2010: eventi di rilievo".

9. Imposte differite attive nette

Imposte differite attive nette	31/12/2009	Incrementi/ Decrementi	31/12/2010
Imposte differite attive	63.561	-8.502	55.059
Imposte differite passive	-37.267	-1.967	-39.234
Saldo netto	26.294	-10.469	15.825

Le imposte differite attive, espresse al netto delle imposte differite passive, sono pari a 15.825 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 e si decrementano di 10.469 migliaia nel corso del 2010. Esse si riferiscono principalmente all'iscrizione in bilancio di fondi svalutazione tassati e fondi per rischi ed oneri. Le imposte anticipate sono state conteggiate sulla base delle aliquote fiscali vigenti al 31 dicembre 2010.

Le imposte differite passive comprendono le differen-

ze temporanee tra ammortamento civilistico e fiscale delle immobilizzazioni materiali e immateriali, l'effetto della rideterminazione dei benefici ai dipendenti, secondo quanto stabilito dallo IAS 19, e l'effetto fiscale differito derivante dall'applicazione dell'IFRIC 12. Si segnala che per una più idonea rappresentazione si è operata una riclassifica sul saldo imposte del 2009.

Per ulteriori informazioni si rimanda al paragrafo n. 25 della presente nota integrativa.

10. Altri crediti non correnti

Altri crediti non correnti	31/12/2009	Incrementi (Decrementi) e riclassifiche	(Accantonamenti a fondi)	Utilizzo fondi	31/12/2010
Crediti tributari	883	-126			757
Crediti verso altri:					
crediti verso altri	696	-266	0	0	430
Totale crediti	1.578	-392	0	0	1.187

I crediti tributari, pari a 757 mila euro al 31 dicembre 2010, si riferiscono al prelievo forzoso sul TFR relativo alla controllata SEA Handling.

I crediti verso altri, pari a 430 mila euro al 31 dicembre 2010, si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

Attivo corrente

11. Rimanenze

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

Rimanenze	31/12/2009	Incrementi (Decrementi)	31/12/2010
Materie prime, sussidiarie e di consumo	9.274	419	9.693
Totale	9.274	419	9.693

La voce rimanenze, pari a 9.693 migliaia di euro, è composta da beni di consumo giacenti in magazzino alla data del 31 dicembre 2010.

12. Crediti commerciali

I crediti commerciali sono dettagliabili come segue:

Crediti commerciali	31/12/2009	Incrementi (Decrementi) e riclassifiche	(Accantonamenti a fondi)	Utilizzo/ Scioglimento fondi	31/12/2010
Verso clienti:					
clienti, fatture e note di credito da emettere	303.587	-23.755			279.832
fondo rischi su crediti	-141.229	168	-9.765	50.619	-100.207
	162.358	-23.587	-9.765	50.619	179.625
Verso imprese collegate	10.612	-96			10.516
Totale crediti commerciali	172.970	-23.683	-9.765	50.619	190.141

I crediti commerciali sono presentati al netto del fondo svalutazione crediti che ammonta a 100.207 migliaia di euro e a 141.229 migliaia rispettivamente al 31 dicembre 2010 e al 31 dicembre 2009.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo stato del contenzioso. Gli accantonamenti, pari a 9.765 migliaia di euro, 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. La voce utilizzi/scioglimenti è riconducibile alla chiusura dei contenziosi intervenuti nel corso dell'anno, per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati. Di seguito sono descritti i principali accordi:

- **vertenza Volare Airlines in A.S. e Air Europe in A.S.**

Il Gruppo SEA ha sottoscritto un accordo, nel 2010, che ha previsto la chiusura delle azioni revocatorie, la rinuncia dei crediti vantati nei confronti delle procedure concorsuali e il pagamento di una somma omnicomprensiva di 4,7 milioni di euro

- **contenzioso infrastrutture centralizzate e altre contestazioni.** In data 19 gennaio 2011 il Gruppo SEA e il Gruppo Alitalia hanno sottoscritto un accordo per la risoluzione del contenzioso iniziato nel 2004 e relativo ai corrispettivi per i servizi centralizzati resi da SEA al vettore AirOne negli aeroporti di Malpensa e Linate e per altre contestazioni in corso con il Gruppo Alitalia.

L'accordo, a fronte del pagamento a favore di SEA di quanto pattuito, ha previsto la rinuncia alle reciproche pretese

- **contenzioso caterer.** La transazione ha definito ogni pendenza insorta in relazione alle attività svolte dai caterer nei sedimi aeroportuali di Linate e Malpensa, con particolare riferimento ai corrispettivi applicati dal Gruppo SEA.

La voce crediti commerciali include i crediti vantati nei confronti delle imprese collegate il cui dettaglio è riepilogato nel seguito:

Crediti verso imprese collegate	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Dufrital	6.909	6.079	830
Malpensa Logistica Europa	1.790	3.437	-1.647
CID Italia	1.035	872	163
SACBO	6	27	-21
Disma	152	58	94
SEA Services	623	139	484
Totale	10.515	10.612	-97

I crediti verso la Società Dufrital, pari a 6.909 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 ed i crediti verso la Società CID Italia per 1.035 migliaia, sono di natura commerciale e si riferiscono principalmente a royalty su concessione spazi commerciali; i crediti verso Malpensa Logistica Europa, pari a 1.790 migliaia di euro,

sono riferiti principalmente all'affitto degli spazi per lo svolgimento dell'attività della Società; i crediti verso la società SEA Services, pari a 623 mila euro al 31 dicembre 2010, si riferiscono principalmente a concessioni di attività di ristorazione.

13. Altri crediti correnti

Altri crediti correnti	31/12/2009	Incrementi (Decrementi) e riclassifiche	(Accantonamenti a fondi) /Riclassifiche	Utilizzo fondi	31/12/2010
Crediti tributari	5.461	-783			4.678
Crediti verso altri:					
crediti verso altri	44.957	-25.513			19.444
fondo crediti dubbi	-1.702	-168	-173	583	-1.460
	43.255	-25.681	-173	583	17.984
Totale crediti	48.716	-26.464	-173	583	22.662

I crediti tributari per imposte dirette e indirette sono pari a 4.678 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 e si riferiscono per 2.266 mila all'istanza di rimborso del 10% dell'IRAP versata negli esercizi precedenti, per

1.666 mila a crediti IVA, per 281 mila a crediti Irap e per 465 mila euro ad altri crediti fiscali.

La voce Altri è dettagliata nella tabella sotto riportata:

Crediti verso altri	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85	9.504	24.136	-14.632
Crediti verso lo Stato per causa SEA /Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	3.195	3.022	173
Crediti diversi	4.606	12.962	-8.356
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	1.928	4.575	-2.647
Crediti verso il Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	211	262	-51
	19.444	44.957	-25.513
Fondo crediti dubbi	-1.460	-1.702	242
Totale	17.984	43.255	-25.271

I crediti verso lo Stato per contributi ex L.449/85, attualizzati secondo quanto stabilito dallo IAS 39, risultano pari a 9.504 migliaia di euro al 31 dicembre 2010. Sono diminuiti di 14.632 migliaia nel corso del 2010 in seguito all'incasso dei crediti sorti negli esercizi 2008 e 2009.

In relazione al credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e Trasporti conseguenti alla sentenza della Corte di Cassazione (che aveva riconosciuto a SEA i mancati adeguamenti tariffari di handling per il periodo 1974/1981), oltre agli interessi e alle spese sostenute da SEA l'importo di 3.195 migliaia di euro è relativo al credito residuo non incassato dal Ministero, oltre agli interessi fino al 31 dicembre 2010.

La voce crediti diversi, pari a 4.606 migliaia di euro, comprende crediti di varia natura (attività di biglietteria, rimborsi, anticipi a fornitori, crediti verso compagnie assicurative, arbitrati con appaltatori, crediti

verso Cral aziendale e altre posizioni minori). La variazione è principalmente dovuta all'incasso del credito residuo relativo alla cessione del 75% della partecipazione della capogruppo nella Società Malpensa Logistica Europa.

Il credito verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a 1.928 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, si riferisce principalmente a crediti verso l'INPS e verso il Fondo Volo per la Cassa Integrazione Straordinaria anticipata ai dipendenti per conto degli stessi enti, e a crediti verso l'INAIL.

Il credito verso il Ministero delle Comunicazioni, pari a 211 mila euro, si riferisce ai maggiori pagamenti effettuati, in maniera provvisoria negli anni precedenti, per canoni relativi a ponti radio e che verranno compensati con i canoni versati in futuro.

14. Cassa e disponibilità liquide

	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Depositi bancari e postali	23.353	25.639	-2.286
Denaro e valori in cassa	112	135	-23
Totale	23.465	25.774	-2.309

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2010 è costituita dalle seguenti attività:

- depositi bancari e postali liberamente disponibili per 13.691 migliaia di euro

- depositi bancari non disponibili a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi, per 9.662 migliaia di euro
- denaro e valori in cassa per 112 mila euro.

15. Patrimonio netto

Al 31 dicembre 2010 il capitale sociale della capogruppo SEA ammonta a 27.500 migliaia di euro ed è costituito nel seguente modo:

	N. azioni	%
Comune di Milano	211.398.622	84,56
ASAM	36.394.210	14,56
Altri azionisti	2.207.168	0,88
Totale	250.000.000	100,00

Il valore nominale del capitale sociale della capogruppo SEA risulta di 27.500.000 euro e ciascuna azione pari a 0,11 euro.

Il prospetto delle variazioni di patrimonio netto è redatto in ottemperanza alle indicazioni dello IAS 1 Re-

vised - Presentazione del bilancio, la cui applicazione è obbligatoria dal 1° gennaio 2009.

Si riporta di seguito la movimentazione del patrimonio netto per i periodi presentati:

	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva IFRIC 12	Adeg. a fair value di attività finanziarie dispon. per la vendita	Adeg. partecip. collegate	Risultato d'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
Saldo al 31/12/2008 riesposto	27.500	5.500	201.280	28.464	4.632	0	1.772	269.148	2.994	272.142
Destinazione dell'utile di esercizio 2008 e altri movimenti			-1.340			4.000	-1.772	888	-1.615	-727
Totale utile/(perdita) complessiva dell'esercizio					0		55.026	55.026	-1.301	53.725
Saldo al 31/12/2009 riesposto	27.500	5.500	199.940	28.464	4.632	4.000	55.026	325.062	78	325.140
Destinazione dell'utile di esercizio 2009 e altri movimenti			55.026				-55.026	0		0
Totale utile/(perdita) complessiva dell'esercizio					5.519		63.131	68.650	2	68.652
Saldo al 31/12/2010	27.500	5.500	254.966	28.464	10.151	4.000	63.131	393.712	80	393.792

Per il dettaglio della composizione della "Riserva IFRIC 12" si rimanda al paragrafo n. 34 "Applicazione dell'IFRIC 12 sui dati consolidati del Gruppo SEA".

La voce "Adeguamento a fair value di attività finanziarie disponibili per la vendita" si riferisce per 4.632 migliaia di euro alla valutazione a fair value, ai sensi dello IAS 39, avvenuta nel corso del 2008, del 10% detenuto dalla capogruppo SEA nel capitale sociale di Aeropuertos Argentina 2000 e per 5.519 migliaia alla

valutazione a fair value della partecipazione detenuta in GESAC, a seguito della cessione della medesima avvenuta in data 3 marzo 2011.

La voce "Adeguamento partecipazioni collegate", pari a 4.000 migliaia di euro, si riferisce all'incremento pro quota di riserve patrimoniali per il versamento in conto capitale effettuato nel 2008 dalla controllante di Dufrital, in ottemperanza al contratto firmato con la capogruppo SEA.

Passività non correnti

16. Fondi rischi e oneri

Fondo rischi	31/12/2009 riesposto	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Scioglimenti	31/12/2010
Altri:	161.709	24.903	-31.685	154.927
Finanziamenti Unione Europea	392		-392	0
Fondo di ripristino e sostituzione	101.994	13.798	-11.709	104.083
Fondo oneri futuri	59.323	11.105	-19.584	50.844
Totale fondi per rischi e oneri	161.709	24.903	-31.685	154.927

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 104.083 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 (101.994 migliaia di euro sul 2009), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate sino alla data del 31 dicembre 2010 relative alle manutenzioni sui beni in concessio-

ne dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. Per maggiori dettagli in merito all'IFRIC 12 si rimanda al paragrafo n. 34 "Applicazione dell'IFRIC 12 sui dati consolidati del Gruppo SEA".

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

Fondo oneri futuri	31/12/2009	Riclassifiche	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Scioglimenti	31/12/2010
Accantonamenti in materia di lavoro	21.465	-141	4.891	-9.511	16.704
Contenziosi con appaltatori	1.313	4.922	2.600	-4.035	4.800
Rapporti commerciali con i vettori	1.661	-1.517			144
Rischi fiscali	2.946	0	107	-23	3.030
Fondi diversi	31.938	-3.264	3.507	-6.015	26.166
Totale fondo oneri futuri	59.323	0	11.105	-19.584	50.844

Si segnala che per una più idonea rappresentazione della composizione del fondo oneri futuri, sono state operate alcune riclassifiche, interne al fondo, rispetto al 31 dicembre 2009.

Le principali componenti del fondo per rischi ed oneri al 31 dicembre 2010 si riferiscono a:

- materia di lavoro, 16.704 migliaia di euro, relativi a contenziosi e incentivi all'esodo
- contenziosi sorti durante l'esecuzione di contratti d'appalto per 4.800 migliaia di euro
- rapporti commerciali con compagnie aeree per 144 mila euro relativi a contenziosi
- rischi fiscali, derivanti da contenziosi in essere, per 3.030 migliaia di euro
- fondi per oneri diversi per 26.166 migliaia di euro,

così dettagliati:

- 9.350 migliaia per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli aeroporti
- 5.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dai piani di zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli scali di Linate e Malpensa (L.447/95 e successivi Decreti Ministeriali). Si segnala che la Commissione aeroportuale di Malpensa non ha ancora approvato, a differenza della Commissione aeroportuale di Linate, le aree di intervento
- 11.085 migliaia per rischi riferiti allo stato delle cause per le azioni revocatorie pervenute alla Società e relative a compagnie aeree per le quali è stato dichiarato lo stato d'insolvenza
- 690 mila euro per contenziosi con ENAV
- 41 mila euro per acquisto di quote di gas serra della controllata Malpensa Energia.

17. Fondi del personale

La movimentazione del fondo trattamento di fine rapporto è dettagliata come segue:

	31/12/2010	31/12/2009
Saldo all'inizio del periodo	79.236	87.079
Variazioni dell'esercizio		
Costo del lavoro	11.631	11.484
(Proventi)/oneri finanziari	3.096	3.986
(Utili)/perdite attuariali imputate a conto economico	1.571	2.572
Utilizzi	-22.708	-25.885
Variazioni del periodo	-6.411	-7.843
Saldo alla fine del periodo	72.825	79.236

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:

	31/12/2010	31/12/2009
Tasso annuo di attualizzazione	4,50%	4,10 %
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,00 %
Tasso annuo di incremento TFR	3,00%	3,00%

18. Passività finanziarie non correnti

	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Debiti verso banche	301.252	339.061	-37.809
Debiti verso altri finanziatori	3.128	0	3.128
Totale	304.380	339.061	-34.681

Le passività a medio/lungo termine, costituite esclusivamente dalle quote di finanziamenti in scadenza oltre il 31 dicembre 2010, ammontano a 301.252 migliaia di euro (in diminuzione di 37.809 migliaia rispetto a fine 2009).

Le corrispondenti quote in scadenza nel corso dei 12 mesi successivi al 31 dicembre 2010 (incluse nella voce passività finanziarie correnti) sono pari a 37.793 migliaia (in aumento di 769 mila euro rispetto alla fine del 2009, in cui toccavano 37.024 migliaia di euro).

L'indebitamento finanziario lordo a medio/lungo termine, a fine dicembre 2010, ammonta a 339.044 mi-

gliaia di euro, in diminuzione di 37.040 migliaia rispetto a fine 2009 (vd. anche nota n. 20 Passività finanziarie correnti).

Per un'analisi dettagliata dell'indebitamento lordo si rimanda alla sezione gestione dei rischi.

La voce debiti verso altri finanziatori, pari a 3.128 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, si riferisce alla quota non corrente di un debito per leasing finanziario relativo ad apparecchiature XRay, così come disciplinato dallo IAS 17.

Passività correnti

19. Debiti commerciali, debiti per imposte dell'esercizio e altri debiti

Debiti commerciali	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Acconti	4.037	4.897	-860
Debiti verso fornitori	142.476	141.269	1.207
Debiti verso imprese collegate	1.902	3.677	-1.775
Totale	148.415	149.843	-1.428

Le voci in oggetto risultano dettagliabili come segue.

I debiti per acconti, pari a 4.037 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 si decrementano di 860 mila euro rispetto allo scorso esercizio. Essi sono principalmente attribuibili ai contributi ottenuti dalla Comunità Europea a copertura delle spese di progettazione per il parco logistico merci e scalo ferroviario da realizzare nell'area cargo dell'aeroporto di Malpensa e agli acconti da clienti.

I debiti verso fornitori, pari a 142.476 migliaia di euro, si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all'attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti del Gruppo; registrano un incremento di 1.207 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2009.

I debiti verso le società collegate sono dovute a prestazioni di servizi ed oneri diversi.

Debiti per imposte	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Debiti per imposte dell'esercizio	41.351	44.004	-2.653
Totale	41.351	44.004	-2.653

I debiti per imposte, pari a 41.351 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, sono costituiti dall'addizionale sui diritti di imbarco istituita dalle Leggi n. 166/2008, n.350/2003, n. 43/2005 e n. 296/2006 per 29.819 migliaia di euro, dal debito IRPEF sul lavoro dipen-

dente e autonomo per 5.229 migliaia, dal debito IVA per 1.026 migliaia, dal debito IRES per 4.797 migliaia, dal debito IRAP per 177 mila euro e da altri debiti di natura fiscale per 303 mila euro.

Altri debiti correnti	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	18.306	20.442	-2.136
Debiti verso altri	69.108	66.829	2.279
Totale	87.414	87.271	143

La voce “Debiti verso altri” è dettagliata come segue:

Debiti verso altri	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate e trattenute varie	13.534	22.441	-8.907
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	11.316	10.016	1.300
Debiti diversi:			
- debito verso lo Stato per canone concessorio	2.632	1.967	665
- danni da responsabilità civile	3.352	3.346	6
- debiti verso terzi per incassi di biglietteria	6.166	5.959	207
- debito verso lo Stato per beni devolvibili	0	1.720	-1.720
- debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	72	66	6
Altri	32.036	21.314	10.722
	44.258	34.372	9.886
Totale	69.108	66.829	2.279

La voce “altri”, pari a 32.036 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, si riferisce al contributo a carico di SEA al fondo per servizi antincendio aeroportuali, istituito con la Legge n. 296 del 27 dicembre 2006, per 15.825 migliaia di euro, oltre a risconti passivi clienti per i quali il Gruppo ha emesso anticipatamente la fattura, ma la competenza economica di tali ricavi è attribuibile a più esercizi e ad altri debiti mino-

ri per complessivi 16.211 migliaia di euro. L'aumento di 10.722 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2009, è attribuibile per 6.462 migliaia al contributo a carico di SEA al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge n. 296 del 27 dicembre 2006. La parte residua dell'incremento per complessivi 4.260 migliaia, è da attribuire principalmente all'aumento dei risconti passivi clienti.

20. Passività finanziarie correnti

	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Debiti verso banche	70.510	72.767	-2.257
Debiti verso altri finanziatori	2.773	0	2.773
Totale	73.283	72.767	516

Le passività finanziarie correnti sono costituite da:

- le quote capitale dei finanziamenti in scadenza nel corso dei 12 mesi successivi, pari a 37.793 migliaia di euro, in aumento di 769 migliaia rispetto a fine 2009, in cui toccavano 37.024 migliaia di euro. L'incremento delle quote di ammortamento dei finanziamenti dipende dalla dinamica del processo di rimborso delle quote capitali dei mutui in essere
- un debito a breve termine di 20.500 migliaia di euro connesso a fabbisogni di tesoreria derivanti dalla significativa volatilità dei tempi di incasso dei crediti
- un debito per l'utilizzo di 9.277 migliaia di euro di due linee di credito (la cui descrizione è riportata nell'analisi della posizione finanziaria netta) che garantiscono l'anticipo dei contributi vantati da SEA

verso lo Stato

- un fair value negativo su derivati di 1.142 migliaia di euro determinato dalla significativa discesa dei tassi verificatasi a partire da settembre 2008
- un debito per gli oneri finanziari di Gruppo, di competenza del 2010, pari a 1.798 migliaia di euro.

La voce debiti verso altri finanziatori, pari a 2.773 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, si riferisce per 631 migliaia alla quota corrente di un debito per leasing relativo ad apparecchiature X-Ray, così come disciplinato dallo IAS 17, e per 2.141 migliaia di euro ad anticipazioni ottenute a seguito della cessione di crediti commerciali a società di factoring con la clausola pro solvendo.

Note al conto economico

21. Ricavi di gestione

Ricavi aeronautici	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Variazione %
Diritti				
Diritti per imbarco passeggeri	79.079	74.045	5.034	6,8
Diritti di approdo, partenza e sosta	49.026	46.440	2.586	5,6
Diritti per imbarco e sbarco delle merci	7.617	5.397	2.220	41,1
Access fee	1.166	1.187	-21	-1,8
Assistenza passeggeri a ridotta mobilità	7.734	7.346	388	5,3
Totale diritti	144.622	134.415	10.207	7,6
Infrastrutture centralizzate	64.000	68.726	-4.726	-6,9
Sicurezza	53.675	50.727	2.948	5,8
Totale ricavi aeronautici	262.297	253.868	8.429	3,3
Handling	125.892	103.569	22.323	21,6
Logistica	0	25.061	-25.061	-100,0

Ricavi non aeronautici	31/12/2010	31/12/2009 riesposto	Variazione	Variazione %
Ricavi da attività commerciali				
Vendite al pubblico	21.759	22.796	-1.037	-4,5%
Pubblicità	10.179	10.139	40	0,4%
Ristorazione	15.992	14.823	1.169	7,9%
Noleggio vetture	12.185	11.752	433	3,7%
Duty paid e duty free	10.965	9.955	1.010	10,1%
Attività bancarie	5.948	7.281	-1.333	-18,3%
Totale ricavi da attività commerciali	77.028	76.746	282	0,4%
Ricavi da attività di handling di terzi				
Concessione banchi check-in e altre attività	11.399	12.682	-1.283	-10,1%
Rifornimento carburante aerei	7.363	9.266	-1.903	-20,5%
Catering	1.533	2.447	-914	-37,4%
Aviazione generale e relativi supporti	1.167	1.219	-52	-4,3%
Totale ricavi da attività di handling di terzi	21.462	25.614	-4.152	-16,2%
Parking				
Parcheeggi gestiti direttamente	21.611	23.680	-2.069	-8,7%
Parcheeggi gestiti in concessione	18.579	18.888	-309	-1,6%
Totale parking	40.190	42.568	-2.378	-5,6%
Cargo				
Concessione spazi operativi a spedizionieri	10.378	6.927	3.451	49,8%
Magazzinaggio/facchinaggio merci e handling cargo	0	2.837	-2.837	-100,0%
Totale ricavi cargo	10.378	9.764	614	6,3%
Servizi ed altri ricavi				
Prestazioni diverse	24.191	18.282	5.909	32,3%
Rimborsi di costi e spese	8.896	9.000	-104	-1,2%
Concessioni diverse	4.619	4.722	-103	-2,2%
Ricavi per progettazione e assistenza tecnica	3.457	3.050	407	13,3%
Servizio di biglietteria	2.764	3.008	-244	-8,1%
Proventi diversi	5.830	5.214	616	11,8%
Locazioni	605	509	96	18,9%
Totale altri ricavi non aeronautici	50.362	43.785	6.577	15,0%
Totale ricavi non aeronautici	199.420	198.477	943	0,5%
Ricavi per lavori su beni in concessione	46.116	42.597	3.519	8,3%
Totale ricavi di gestione	633.725	623.572	10.153	1,6%

Al 31 dicembre 2010 i ricavi di gestione del Gruppo SEA sono passati da 623.572 migliaia di euro a 633.725 migliaia, incrementandosi dell'1,6%. Tale risultato risente della chiusura degli aeroporti di Malpensa e Linate a seguito della diffusione della nube di cenere vulcanica, ma beneficia della ripresa del traffico passeggeri (+5,3%) e merci (26,1%), soprattutto nell'aeroporto di Malpensa.

I ricavi aeronautici ammontano a 262.297 migliaia di euro ed aumentano di 8.429 migliaia (3,3%) rispetto all'esercizio 2009. In particolare, i diritti (144.622 migliaia) aumentano del 7,6% sia per la ripresa del traffico che per l'entrata in vigore, dal 21 gennaio 2010, del provvedimento del Ministero dei Trasporti, che adegua i valori dei diritti aeroportuali all'inflazione programmata relativa all'anno 2009; le prestazioni di sicurezza (53.675 migliaia di euro) si incrementano del 5,8%; le infrastrutture centralizzate (64.000 migliaia di euro) registrano una diminuzione del 6,9%, per effetto dell'entrata in vigore del nuovo sistema tariffario delle attività di de-icing.

I ricavi di handling, pari a 125.892 migliaia di euro, registrano un incremento di 22.323 migliaia (+21,6%). La significativa variazione è da imputarsi per 14.883 migliaia (quota capitale e rivalutazione) all'effetto positivo per l'incasso, conseguente il risarcimento dei danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione ad opera del Ministero dei Trasporti, delle tariffe per l'attività di handling determinate per gli anni 1987, 1989 e 1990.

Per effetto della differente metodologia di consolidamento della Società Malpensa Logistica Europa rispetto all'esercizio 2009 (2010 equity method; 2009 consolidamento integrale), dovuta alla cessione del 75% della partecipazione della capogruppo nel capitale sociale, non si sono registrati ricavi di logistica nell'esercizio 2010.

I ricavi non aeronautici, pari a 199.420 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, presentano un incremento complessivo di 943 mila euro (+0,5%) rispetto al 2009.

Le attività di retail hanno generato ricavi pari a 77.028 migliaia di euro, complessivamente in aumento del 0,4% rispetto al 31 dicembre 2009. In particolare, le vendite al pubblico e il duty free sono sostanzialmente in linea con il 2009, generando ricavi pari a 32.724 migliaia di euro; il noleggio vetture e la ristorazione si incrementano rispettivamente del 3,7% e del 7,9% per il buon andamento delle attività; i ricavi da attività bancarie si riducono del 18,3% a seguito della chiusura di due operatori e per minori corrispettivi da operatori cambiavalute. Si segnala che, per una più idonea rappresentazione, i ricavi per servizio di avvolgi bagagli del 2009, per 1.732 migliaia di euro,

sono stati riclassificati dai "servizi ed altri ricavi" ai "ricavi per vendite al pubblico".

I ricavi da attività di handling di terzi, pari a 21.462 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, registrano una diminuzione del 16,2%. In particolare si rileva una contrazione dei ricavi per rifornimento carburanti del 20,5%, a causa della rivisitazione tariffaria distinta per scalo; i ricavi per catering, per banchi check-in e spazi operativi diminuiscono rispettivamente del 37,4% e del 10,1%, a seguito delle ridefinizioni contrattuali.

I ricavi da parcheggi (gestiti direttamente dalla capogruppo e dati in concessione), pari a 40.190 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, hanno complessivamente registrato una diminuzione del 5,6% rispetto al precedente esercizio. La riduzione è causata, a Linate, dalla chiusura del parcheggio multipiano per lavori di ristrutturazione e a Malpensa per la maggiore propensione, da parte dei passeggeri, all'utilizzo di parcheggi a tariffe più basse.

I ricavi da concessione di spazi operativi a spedizionieri, pari a 10.378 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, si sono incrementati del 6,3% rispetto al 2009 per effetto delle rivisitazioni tariffarie. Si segnala che nel 2010 non si sono registrati ricavi "cargo" generati dall'attività di Malpensa Logistica Europa, per effetto della differente metodologia di consolidamento (2010 equity method; 2009 consolidamento integrale), mentre il valore della voce "concessione spazi operativi a spedizionieri", nel 2009, era al netto delle elisioni intercompany con Malpensa Logistica Europa.

I servizi e gli altri ricavi, pari a 50.362 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 sono aumentati complessivamente del 15,0% rispetto al 2009. In particolare si registra il buon andamento di Malpensa Energia che ha generato maggiori ricavi derivanti sia dalla cessione di energia elettrica e termica a terzi sia dalla cessione dei "certificati verdi" e delle quote di CO₂ eccedenti il proprio fabbisogno. Si segnala, inoltre, un aumento dei ricavi per l'assistenza ai passeggeri penalizzati nel 2009 dalla parziale chiusura per restyling delle sale dedicate.

I ricavi per lavori su beni in concessione, iscritti ai sensi dell'IFRIC 12, sono pari a 46.116 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 rispetto a 42.597 migliaia del 2009 (+8,3%). Si rammenta che tali ricavi corrispondono ai costi sostenuti per i lavori in concessione, maggiorati di un mark up rappresentativo della remunerazione dei costi interni per attività di direzione lavori e progettazione, ed hanno quale contropartita l'iscrizione dei beni in concessione tra le immobilizzazioni immateriali.

22. Costi operativi

Costi del lavoro

Costi del lavoro	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Variazione %
Salari e stipendi	175.682	176.028	-346	-0,2
Oneri sociali	53.038	54.328	-1.290	-2,4
Trattamento di fine rapporto	11.631	11.484	147	1,3
Altri costi del lavoro	7.299	9.244	-1.945	-21,0
Totale costi del lavoro	247.650	251.084	-3.434	-1,4

Il costo del lavoro del Gruppo SEA, pari a 247.650 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, registra complessivamente un decremento di 3.434 migliaia rispetto all'esercizio precedente (-1,4%).

Si segnala che, al netto dell'effetto derivante dalla diversa metodologia di consolidamento di Malpensa Lo-

gistica Europa rispetto all'esercizio 2009, l'incremento del costo del lavoro risulterebbe dell'1,9%.

Questa variazione è principalmente influenzata dai maggiori oneri previsti dal rinnovo del contratto collettivo del settore aeroportuale e da maggiori ore di straordinari/festività.

Altri costi operativi

Materiali di consumo	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Variazione %
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	48.763	43.840	4.923	11,2
Variazione delle rimanenze	-419	-913	494	n.s.
Totale materiali di consumo	48.344	42.927	5.417	12,6

Costi industriali	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Variazione %
Costi di manutenzione ordinaria	38.198	36.204	1.994	5,5
Costi industriali diversi	4.462	14.737	-10.275	-69,7
Pulizia	14.189	14.471	-282	-1,9
Servizi commerciali e di marketing	21.818	10.841	10.977	n.s.
Assicurazioni	5.507	7.329	-1.822	-24,9
Servizio antincendio negli aeroporti	6.462	6.434	28	0,4
Outsourcing pulizie di cabina	5.295	5.630	-335	-6,0
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	3.614	3.586	28	0,8
Tassa rifiuti solidi urbani	975	964	11	1,1
Telefonia	2.332	2.595	-263	-10,2
Prestazione per assistenza disabili	2.174	2.870	-696	-24,3
Minusvalenze su beni patrimoniali	0	2.126	-2.126	-100,0
Spese di vigilanza	1.336	1.511	-175	-11,6
Energia elettrica	694	736	-42	-5,7
Acqua	778	891	-113	-12,7
Riscaldamento e condizionamento	221	293	-72	-24,6
Totale costi industriali	108.055	111.218	-3.163	-2,8

Costi amministrativi	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Variazione %
Canone concessorio	5.828	7.817	-1.989	-25,4
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	5.721	5.995	-274	-4,6
Prestazioni professionali per servizi legali	3.773	2.919	854	29,3
Consulenze strategiche	2.969	3.451	-482	-14,0
Altri costi amministrativi	2.285	1.597	688	43,0
Affitti passivi	1.144	1.348	-204	-15,1
Prestazioni professionali tecniche	2.986	3.724	-738	-19,8
Emolumenti e costi del Consiglio d'amministrazione	809	1.001	-192	-19,2
Liberalità	710	755	-45	-6,0
Oneri tributari	2.503	1.586	917	57,8
Contributi associativi	1.046	991	55	5,5
Pubblicità e spese promozionali	2.182	1.119	1.063	95,0
Prestazioni mediche	757	754	3	0,4
Costi vari per funzionamento uffici	680	624	56	9,0
Emolumenti e costi del Collegio sindacale	404	454	-50	-11,0
Spese e commissioni carte di credito	300	434	-134	-30,9
Spese di rappresentanza	679	365	314	86,0
Spese postelegrafiche	245	255	-10	-3,9
Prestazioni professionali per sistemi informativi	28	84	-56	-66,7
Acquisti e abbonamenti a libri e giornali	143	145	-2	-1,4
Totale costi amministrativi	35.192	35.418	-226	-0,6
Totale altri costi operativi	191.591	189.563	2.028	1,1

	31/12/2010	31/12/2009 riesposto	Variazione	Variazione %
Costi per lavori su beni in concessione	43.441	40.162	3.279	8,2

Gli altri costi operativi, pari a 191.591 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, sono aumentati di 2.028 migliaia rispetto al 2009 (+1,1%).

Gli acquisti di beni di consumo, pari a 48.344 migliaia di euro, registrano un incremento del 12,6% dovuto principalmente a maggiori acquisti di metano della controllata Malpensa Energia, di carburanti, e di kilofrost, prodotto utilizzato per l'attività di de-icing.

I costi industriali, pari a 108.055 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, risultano in diminuzione di 3.163 migliaia rispetto all'esercizio precedente (-2,8%). Le principali variazioni sono imputabili alla riduzione dei costi per assicurazioni (-24,9%), per l'assistenza ai passeggeri con ridotta mobilità (-24,3%) e outsourcing delle pulizie di cabina (-6,0%), controbilanciati dall'incremento degli oneri per manutenzioni (+5,5%) e per i servizi di marketing (quest'ultimo scostamento è principalmente dovuto al fatto che l'importo del 2009 era al netto dei contributi ricevuti da Dufrital in esecuzione del Piano commerciale sottoscritto con il Gruppo SEA).

I costi industriali diversi sono diminuiti del 69,7% per effetto della differente metodologia di consolda-

mento (2010 equity method; 2009 consolidamento integrale) della partecipazione in Malpensa Logistica Europa; al netto di tale effetto presentano un aumento del 5,3%, legato principalmente ai maggiori oneri per le attività di assistenza ai passeggeri.

I costi amministrativi, pari a 35.192 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, registrano una diminuzione di 226 migliaia rispetto al 2009 (-0,6%). Le variazioni più significative sono imputabili a minori costi complessivi per consulenze tecniche, strategiche, legali e prestazioni professionali (-3,6%), alla diminuzione del canone concessorio verso lo Stato (-25,4%) e degli affitti passivi (-15,1%) cui si contrappongono maggiori oneri tributari (+57,8%) principalmente per effetto dell'incremento dell'imposta comunale degli immobili per nuovi accatastamenti, oltre a maggiori spese pubblicitarie e promozionali.

I costi per lavori su beni in concessione ammontano a 43.441 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 rispetto a 40.162 migliaia del 2009 (+8,2%). La voce comprende i costi verso terzi per servizi di costruzione dei beni in concessione dallo Stato. Tali costi hanno come contropartita i ricavi per lavori in concessione.

23. Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

Ammortamenti	31/12/2010	31/12/2009 riesposto	Variazione	Variazione %
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	21.977	28.651	-6.674	-23,3
Ammortamento immobilizzazioni materiali	14.936	12.170	2.766	22,7
Totale ammortamenti	36.913	40.821	-3.908	-9,6

Accantonamenti e svalutazioni	31/12/2010	31/12/2009 riesposto	Variazione	Variazione %
Svalutazione dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	9.938	26.739	-16.801	-62,8
Altre rivalutazioni di immobilizzazioni	-2.764	0	-2.764	n.s.
Scioglimento fondo svalutazione crediti	-8.073	-4.258	-3.815	89,6
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	7.186	8.895	-1.709	-19,2
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	9.978	8.688	1.292	14,9
Totale accantonamenti e svalutazioni	16.265	40.062	-23.797	-59,4
Totale ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	53.178	80.883	-27.705	-34,3

Gli ammortamenti sono pari a 36.913 migliaia di euro e sono relativi a immobilizzazioni materiali per 14.936 migliaia e immobilizzazioni immateriali per 21.977 migliaia.

Gli accantonamenti, le svalutazioni e le rivalutazioni ammontano complessivamente a 16.265 migliaia di euro.

Gli accantonamenti netti al fondo rischi ed oneri futuri, pari a 7.186 migliaia, si riferiscono principalmente a oneri legati all'attività aeroportuale, a revocatorie con compagnie aeree e ad oneri in materia di lavoro. Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto riportato nel commento all'andamento economico consolidato nella relazione sulla gestione. Nel giugno 2010 la Commissione Europea ha avviato un esame sui provvedimenti adottati dal 2002 per coprire le perdite subite da SEA Handling, ritenendo i relativi interventi incompatibili con le regole UE sugli aiuti di Stato. Nel coprire le perdite SEA ritiene di aver agito secondo il principio dell'investitore privato in un'economia di mercato.

A seguito della pubblicazione del provvedimento su GUCE, le parti coinvolte, fra cui SEA e SEA Handling, stanno predisponendo le relative osservazioni.

Alla data di redazione del bilancio non sono disponibili informazioni che facciano ritenere possibile un esito negativo, per il Gruppo SEA, della procedura di indagine formale da parte della Commissione.

Alla data di redazione del presente progetto di bilancio, si ha conoscenza della volontà del Commissario Straordinario della Procedura Alitalia di promuovere azioni revocatorie, essendo tale volontà stata manifestata nella Relazione redatta ai sensi dell'art. 61, comma 3, del D.lgs. n. 270 del 1999.

A fronte della eventualità che vengano effettivamente proposte azioni revocatorie e tenuto conto dello stato delle informazioni in possesso il Gruppo SEA, confortato dalle indicazioni dei propri legali, non ha eseguito

accantonamenti nel fondo rischi, anche in ragione della possibilità per lo stesso di invocare le fattispecie di esenzione generale o particolare previste dalla legge.

L'accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, è pari a 9.978 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 e rappresenta la quota di competenza dell'anno 2010.

Le svalutazione nette dei crediti per 1.865 migliaia di euro (22.481 al 31 dicembre 2009) sono state effettuate 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. Di seguito sono specificati i principali accordi sottoscritti dal Gruppo SEA:

- vertenza Volare Airlines in A.S. e Air Europe in A.S. A fine 2010 è stato sottoscritto un accordo che ha previsto la chiusura delle azioni revocatorie, la rinuncia dei crediti vantati nei confronti delle procedure concorsuali e il pagamento di una somma onnicomprensiva di 4,7 milioni di euro
- contenzioso infrastrutture centralizzate e altre contestazioni. In data 19 gennaio 2011 il Gruppo SEA e il Gruppo Alitalia hanno sottoscritto un accordo per la risoluzione del contenzioso iniziato nel 2004 e relativo ai corrispettivi per i servizi centralizzati resi da SEA al vettore AirOne negli aeroporti di Malpensa e Linate e per altre contestazioni in corso con il Gruppo Alitalia. L'accordo, a fronte del pagamento a favore di SEA di quanto pattuito, ha previsto la rinuncia alle reciproche pretese
- contenzioso caterer. La transazione ha definito ogni pendenza insorta in relazione alle attività svolte dai caterer sui sedimi aeroportuali di Linate e Malpensa, con particolare riferimento ai corrispettivi applicati dal Gruppo SEA. La rivalutazione si riferisce ad impianti e macchinari per 2.764 migliaia di euro.

24. Proventi e oneri da partecipazioni e finanziari

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

Proventi (oneri) da partecipazioni	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Variazione %
Rivalutazioni di partecipazioni	155	3.978	-3.823	-96,1
Altri proventi da partecipazioni	5.412	31.416	-26.004	-82,8
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	5.567	35.394	-29.827	-84,3

Il risultato economico derivante dalle società partecipate, pari a 5.567 migliaia di euro, si riferisce per 5.412 migliaia alle quote di competenza dei risultati netti del periodo delle imprese partecipate valutate con il metodo del patrimonio netto. In dettaglio:

SACBO	4.046
Dufrital	823
CID Italia	220
Disma	245
Malpensa Logistica Europa	0
SEA Services	78
Totale	5.412

Si segnala che il risultato economico derivante dalle partecipate, al 31 dicembre 2009 pari a 35.394 migliaia di euro, recepisce la plusvalenza generata dalla cessione del 19% del capitale sociale detenuto dalla capogruppo nella Società SACBO per 26.434 migliaia di euro e del 75% della partecipazione Malpensa Logistica Europa per 4.771 migliaia di euro.

Proventi e oneri finanziari

La voce in oggetto risulta dettagliabile come segue:

Proventi (oneri) finanziari	31/12/2010	31/12/2009 riesposto	Variazione	Variazione %
Utili su cambi	74	912	-838	-91,9
Altri proventi finanziari	18.129	5.161	12.968	n.s.
Totale proventi finanziari	18.203	6.073	12.130	n.s.
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	-7.466	-13.269	5.803	-43,7
Perdite su cambi	-143	-21	-122	n.s.
Altri interessi passivi	-11.613	-13.466	1.853	-13,8
Totale oneri finanziari	-19.222	-26.756	7.534	-28,2
Totale proventi (oneri) finanziari	-1.019	-20.683	19.665	-95,1
Totale proventi (oneri) da partecipazioni e finanziari	4.548	14.711	-10.162	-69,1

Il saldo netto dei proventi ed oneri finanziari è pari a 1.019 migliaia di euro e si riduce del 95,1% rispetto al 2009. Tale significativa variazione è stata determinata da:

- l'effetto positivo della quota interessi ricevuta a seguito dell'incasso per il risarcimento danni delle tariffe di handling 1987/1989/1990 (12.456 migliaia di euro)
- la riduzione degli interessi passivi sull'indebitamento finanziario del Gruppo, per effetto della prosecu-

zione del processo di ammortamento dei finanziamenti a medio/lungo termine e per i bassi livelli di tasso (5.803 migliaia di euro)

- l'effetto positivo della valutazione a fair value dei derivati di copertura (4.188 migliaia di euro);
- i maggiori interessi passivi su leasing (1.025 migliaia di euro);
- maggiori altri oneri finanziari (1.988 migliaia di euro);
- i minori oneri finanziari per l'applicazione dell'IFRIC 12 (231 migliaia di euro).

25. Imposte

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009 riesposto	Variazione	Variazione %
Imposte correnti	29.017	24.068	4.949	20,6
Imposte differite	10.263	-1.203	11.466	n.s.
Totale	39.280	22.865	16.415	71,8

Le imposte dell'esercizio sono pari a 39.280 migliaia di euro. Le imposte correnti sono 29.017 migliaia e le imposte differite sono 10.263 migliaia di euro.

Rilevazione imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti

	2009			2010		
	Ammontare delle differenze temporanee	Ammontare delle imposte	Effetto fiscale %	Ammontare delle differenze temporanee	Ammontare delle imposte	Effetto fiscale %
Imposte anticipate:						
Perdita fiscale IRES	326	90	27,50	0	0	27,50
Contenzioso lavoro	38.844	10.682	27,50	19.937	5.483	27,50
Fondi per rischi e oneri	62.916	19.756	31,40	42.714	13.412	31,40
Svalutazione crediti	406	112	27,50	0	0	27,50
Fondo crediti tassato	51.914	14.276	27,50	30.338	8.343	27,50
Rateizzazione costi	36	10	27,50	132	36	27,50
Impairment test	58.015	18.217	31,40	56.297	17.677	31,40
Effetto ricalcolo ammortamenti	1.332	418	31,40	2.791	876	31,40
Totale	213.788	63.561		152.209	45.830	
Imposte differite:						
Ammortamenti anticipati	52.745	16.562	31,40	33.942	10.658	31,40
Plusvalenze	187	59	31,40	829	260	31,40
Utili su cambi maturati	8	2	27,50	35	10	27,50
Effetto ricalcolo ammortamenti	12.204	3.832	31,40	3.587	1.126	31,40
Effetto rideterminazione benefici ai dipendenti	9.372	2.577	27,50	9.372	2.577	27,50
Svalutazione crediti	482	133	27,50	260	72	27,50
Effetto scioglimento fondi per rischi e oneri	0	0	31,40	0	0	31,40
Rivalutazione partecipazioni	0	0	27,50	0	0	27,50
Effetto IFRIC 12	44.912	14.102	31,40	45.380	14.249	31,40
Effetto IFRIC 12 - Oneri finanziari	4.051	1.114	27,50	3.820	1.051	27,50
Totale imposte differite	74.998	37.267		48.025	30.003	
Imposte differite (anticipate) nette:		26.295			15.825	
Netto		26.295			15.825	

IRES - Riconciliazione tra aliquota ordinaria ed aliquota effettiva

	2009			2010		
	Imponibile	Onere fiscale	Aliquota %	Imponibile	Onere fiscale	Aliquota %
Risultato ante imposte	96.756	26.608	27,5	96.634	26.574	27,5
Redditi esenti	-	-	-	-	-	-
Variazioni in aumento						
Dividendi	28	8	27,5	303	83	27,5
Accantonamenti fondi	24.342	6.694	27,5	21.132	5.811	27,5
Costi indeducibili	13.129	3.610	27,5	9.567	2.631	27,5
Svalutazione cespiti	0	0	27,5	0	0	27,5
Altre differenze permanenti	29.668	8.159	27,5	13.380	3.680	27,5
Variazioni in diminuzione						
Dividendi	556	153	27,5	6.053	1.665	27,5
Utilizzo fondi	45.466	12.503	27,5	50.781	13.965	27,5
Costi deducibili	62.259	17.121	27,5	25.335	6.967	27,5
Reddito imponibile	55.641	15.301	27,5	58.848	16.183	27,5
Detrazioni d'imposta		-			-	
IRES dovuta (*)		15.301			16.462	
	Teorico	Effettivo	Diff. +	Teorico	Effettivo	Diff. +
IRES	26.608	12.728	-13.880	26.574	16.462	-10.112
Aliquota IRES %	27,5	13,16	-14,34	27,5	17,04	-10,46
IRAP 3,90%		11.338			12.555	
Imposte pagate		24.068			29.017	
Aliquota IRES - IRAP %	37,25	24,87	-12,38	37,25	30,03	-7,22

(*) Si precisa che Malpensa Energia è soggetta all'addizionale IRES del 6,5%, cosiddetta Robin Tax, a partire dall'esercizio 2010

26. Conti d'ordine e altri impegni

Le fidejussioni ricevute si riferiscono a:

- fidejussioni ricevute da clienti per 935 migliaia di euro
- fidejussioni ricevute dalla controllata Malpensa Energia per 114 mila euro relative agli appalti per la realizzazione dei lavori nelle centrali di Linate e Malpensa
- fidejussione ricevuta dalla società collegata Malpensa Logistica Europa per 4.000 migliaia di euro e riferita alla gestione della tesoreria centralizzata di Gruppo.

Le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- fidejussione emessa dal Fondo Europeo per gli Investimenti per 17.642 migliaia di euro a garanzia del finanziamento BEI
- fidejussione emessa dalla Banca Popolare di Lodi a favore di ENAC, pari a 5.400 migliaia di euro, come garanzia del canone concessorio
- fidejussione di 7.500 migliaia di euro alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevute dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata
- fidejussione di pertinenza della controllata Malpensa Energia, rilasciata dalla Banca Popolare di Milano a favore dell'Ufficio delle Entrate di Milano a garanzia della compensazione dell'IVA di Gruppo per 2.394 migliaia di euro
- fidejussioni varie per 8.188 migliaia di euro. In dettaglio:
 - fidejussione di 4.000 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa per l'utilizzo, da parte di SEA, di terreni di proprietà del Ministero in seguito al rifacimento della viabilità per l'apertura del nuovo parcheggio multipiano di Linate. Tale garanzia rientra nell'accordo tecnico che SEA ha sottoscritto

il 4 giugno 2009 con il Ministero della Difesa e con l'ENAC nel quale viene stabilito che il Ministero della Difesa cede ad ENAC alcuni immobili demaniali non più di interesse militare situati a ridosso degli scali di Linate e Malpensa. SEA, avendo la necessità di utilizzare tali beni per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti, acquisisce la concessione in uso degli stessi fino al 2041 dietro la realizzazione di una serie di opere, a favore del Ministero della Difesa, per un ammontare pari a 25.900 migliaia di euro

- fidejussione di 1.602 migliaia di euro a favore del Consorzio Parco Lombardo Valle del Ticino per la corretta esecuzione degli interventi di compensazione forestale per la trasformazione di porzione di bosco nel sedime aeroportuale di Malpensa e nel comune di Lonate Pozzolo
- fidejussione di 342 migliaia di euro a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista
- fidejussione di 1.052 migliaia di euro della controllata Malpensa Energia a favore di Terna S.p.A. a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica
- fidejussione di 300 mila euro della controllata Malpensa Energia a favore del Gestore dei Mercati Energetici (GME) per poter partecipare al mercato elettrico
- 892 mila euro per altre fidejussioni minori.

Le garanzie reali, pari a 8.057 migliaia di euro, sono relative a pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI.

Gli impegni per contratti di appalto pluriennali e per altri contratti in corso di esecuzione si riferiscono a impegni verso imprese appaltatrici per 53.185 migliaia di euro, il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate a SEA. Gli impegni derivanti da contratti d'appalto sono così composti:

Accordo SEA/Ministero della Difesa/ENAC	25.773	Progettazione e realizzazione di opere per il Ministero della Difesa
R.T.I. CCC/Cile/Oanzeri/Boffetti imp/STS	13.886	Linate e Malpensa - Progettazione ed esecuzione straordinaria infrastrutture e impianti
R.T.I. C.I.C./Sirti/Centroedile/Econord	7.054	Malpensa- Lavori di riqualifica piazzale aeromobili T2
Codelfa	3.661	Malpensa - Realizzazione della copertura della linea ferroviaria FNM in trincea
Taddei	1.324	Malpensa - Lavori di completamento aerostazione passeggeri 3°/3°
ATI - Cotea/Gemmo	862	Linate e Malpensa - Progettazione e manutenzione straordinaria infrastrutture
Consorzio Stabile Edimo	625	Linate - Opere civili e strutturali del nuovo parcheggio multipiano Nord
Totale	53.185	

27. Transazioni con le parti correlate

SACBO

SEA e SACBO hanno stipulato un "Contratto generale di assistenza" relativo alla fornitura di servizi di supporto, consulenza e assistenza professionale/tecnica nelle aree legale, auditing e personale.

Tale attività ha prodotto, nel 2010 per il Gruppo SEA, ricavi per 69 mila euro.

Dufrital

Nel 2010 l'attività svolta da Dufrital ha prodotto per il Gruppo SEA ricavi commerciali derivanti dalle royalty sulle vendite per 18.545 migliaia di euro.

CID Italia

Nel 2010 l'attività svolta da CID Italia ha prodotto per il Gruppo SEA ricavi commerciali derivanti dalle royalty sulle vendite per 2.017 migliaia di euro.

Malpensa Logistica Europa

Nel 2010 l'affitto degli spazi a Malpensa Logistica Europa ha prodotto per il Gruppo SEA ricavi per 3.672 migliaia di euro.

SEA Services

Nel 2010 la concessione degli spazi a SEA Services ha prodotto per il Gruppo SEA ricavi per 1.083 migliaia di euro. I costi sostenuti dal Gruppo nel 2010 per atti-

vità di ristorazione verso SEA Services sono pari a 607 mila euro.

Disma

Nel 2010 l'attività svolta da Disma ha prodotto per il Gruppo SEA ricavi commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti per 140 mila euro.

28. Compensi ad amministratori, sindaci e Società di revisione

I compensi che il Gruppo SEA ha corrisposto ad amministratori e sindaci nel 2010 sono rispettivamente pari a 808 mila e 404 mila euro.

I compensi del 2010 spettanti ad amministratori e sindaci delle società consolidate integralmente, rappresentati da amministratori e da sindaci della società controllante, ammontano rispettivamente a 199 mila e a 68 mila euro.

Ai sensi dell'articolo 2427 comma 16 bis del c.c., si ri-

portato i compensi riconosciuti alla società di revisione PricewaterhouseCoopers SpA con riferimento all'esercizio 2010:

1. compensi per l'attività di revisione legale dei conti annuali del bilanci civilistici di SEA, di SEA Handling, di Malpensa Energia e del consolidato del Gruppo SEA, per 197 migliaia di euro
2. compensi per altre attività di verifica svolte nell'ambito dell'attività di revisione per 108 migliaia di euro
3. altri servizi, diversi dalla revisione, per 53 migliaia di euro.

29. Personale in organico

La tabella sottostante riporta il numero dei dipendenti in forza alla chiusura di ogni trimestre del 2010 e la media annuale.

Qualifica	Dipendenti al 31/03/2010	Dipendenti al 30/06/2010	Dipendenti al 30/09/2010	Dipendenti al 31/12/2010	Media dipendenti del 2010
Dirigenti	49	51	54	53	52
Quadri	271	269	274	281	274
Impiegati	2.967	2.975	2.931	2.919	2.948
Operai	1.974	1.986	1.932	1.925	1.954
Totale	5.261	5.281	5.191	5.178	5.228

La tabella sottoriportata esprime il numero medio dei dipendenti di ogni trimestre e dell'anno 2010 ripro-

porzionato in base alle ore retribuite, alle assunzioni e alle uscite di personale del 2010.

Qualifica	Media personale equivalente 1° trimestre 2010	Media personale equivalente 2° trimestre 2010	Media personale equivalente 3° trimestre 2010	Media personale equivalente 4° trimestre 2010	Media personale equivalente del 2010
Dirigenti	50	50	53	53	52
Quadri	271	271	270	281	273
Impiegati	2.821	2.798	2.803	2.765	2.797
Operai	1.842	1.852	1.863	1.805	1.841
Totale	4.984	4.971	4.989	4.904	4.962

30. Elenco delle società rientranti nell'area di consolidamento

Di seguito è riportato l'elenco delle società rientranti nell'area di consolidamento alle rispettive date di riferimento.

	Quota %	Data di riferimento bilancio
Società consolidate con il metodo integrale:		
- SEA Handling	100	31/12/2010
- Malpensa Energia	100	31/12/2010
- Consorzio Malpensa Construction	51	31/12/2010
Società consolidate con il metodo del patrimonio netto:		
- Dufrital	40	31/12/2010
- CID Italia	40	31/12/2010
- SACBO	30,979	31/12/2010
- SEA Services	30	31/12/2010
- Malpensa Logistica Europa	25	31/12/2009
- Disma	18,75	31/12/2010
Società la cui partecipazione è valutata al fair value		
- Aeropuertos Argentina 2000	10	31/12/2010
- GESAC	5	31/12/2009
Società la cui valutazione è mantenuta al costo		
- Consorzio Milano Sistema (in liquidazione)	10	31/12/2010
- Romairport	0,22667	31/12/2009
- SITA	1 quota	31/12/2006

31. Stagionalità

Il business del Gruppo è caratterizzato da un certo grado di stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti negli scali.

32. Transazioni derivanti da operazioni atipiche

Nel corso del 2010 non si sono verificate transazioni derivanti da operazioni atipiche.

33. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Per quanto concerne i fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura del 2010, si rimanda a quanto descritto nella relazione sulla gestione.

34. Applicazione dell'IFRIC 12 sui dati consolidati del Gruppo SEA

Di seguito vengono illustrate le novità introdotte dall'interpretazione IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione", emanata dall'International Accounting Standards Board, che disciplina le modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione tra un'impresa pubblica e un'impresa privata.

L'IFRIC 12, pubblicato dallo IASB nel novembre del 2006, è stato omologato dalla Commissione Europea con regolamento CE n. 254/2009 in data 25 marzo 2009 ed è applicabile obbligatoriamente ai bilanci redatti in conformità ai principi contabili IAS/IFRS, il cui esercizio ha inizio in data successiva a quella di omologazione.

L'applicazione dell'IFRIC 12 è inoltre conforme al documento predisposto dall'Organismo Italiano di Contabilità - Applicazione n. 3 "Accordi per servizi in concessione", pubblicato nel luglio 2010.

A partire dal 1° gennaio 2010, il Gruppo SEA pubblica, pertanto, l'informativa contabile consolidata applicando l'IFRIC 12.

L'IFRIC 12, a differenza della prassi sinora adottata e in assenza di un criterio specifico previsto dallo IASB, stabilisce che il concessionario non deve iscrivere l'infrastruttura devolvibile tra le attività materiali in quanto non ne detiene il "controllo", ma il solo diritto ad utilizzarla per fornire il servizio in accordo con i termini e le modalità definite con il concedente. Tale diritto può essere classificato quale attività finanziaria o quale attività immateriale, in relazione alla presenza o meno di un diritto incondizionato a ricevere un compenso, a prescindere dall'utilizzo effettivo dell'infrastruttura stessa (metodo dell'attività finanziaria), piuttosto che del diritto ad addebitare gli utenti per l'utilizzo del servizio pubblico (metodo dell'attività immateriale).

Di seguito sono evidenziati i criteri utilizzati per l'applicazione dell'interpretazione alle concessioni detenute dal Gruppo e gli effetti derivanti dalla sua prima applicazione.

Ambito di applicazione del principio e criteri utilizzati

L'IFRIC 12 si applica agli accordi per servizi in concessione in cui il concedente è un'entità del settore pubblico e il concessionario è un'entità del settore privato se:

- a. il concedente controlla o regola quali servizi il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo, e
- b. il concedente controlla, tramite la proprietà o altro modo, qualsiasi interessenza residua nell'infrastruttura alla scadenza dell'accordo.

Generalmente le concessioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 prevedono che il concessionario provveda (i) alla realizzazione e/o al miglioramento dell'infrastruttura utilizzata per fornire il servizio pubblico e (ii) alla gestione e manutenzione della stessa, per un determinato periodo di tempo.

Per entrambe le attività il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta.

Da ciò ne consegue che l'attività di costruzione o miglioramento dell'infrastruttura è assimilabile a quella di un'impresa di costruzioni e durante il periodo in cui tali servizi sono prestati i costi e i ricavi da costruzione sono rilevati a conto economico in conformità allo IAS 11.

A fronte dei servizi di costruzione e/o miglioramento resi il concessionario riceve un corrispettivo, da rilevare al suo fair value, che può consistere in diritti su:

- a) un'attività finanziaria (cosiddetto modello dell'attività finanziaria), o
- b) un'attività immateriale (modello dell'attività immateriale).

Il modello dell'attività finanziaria si applica quando il concessionario ha un diritto incondizionato a ricevere flussi di cassa garantiti contrattualmente per i servizi di costruzione, a prescindere dall'effettivo utilizzo dell'infrastruttura.

Il concessionario deve rilevare un'attività immateriale, invece, nella misura in cui, a fronte dei servizi di costruzione e miglioramento dell'infrastruttura, ottiene il diritto di far pagare gli utenti del servizio pubblico.

Tale diritto, pertanto, non è incondizionato né garantito dal concedente, ma è correlato all'effettivo utilizzo dei servizi da parte degli utenti. Se il concessionario è pagato per i servizi di costruzione in parte con un'attività finanziaria e in parte con un'attività immateriale, si configura un modello contabile misto.

La Convenzione stipulata il 4 settembre 2001 tra la

capogruppo SEA e l'ENAC per la gestione degli aeroporti di Linate e Malpensa, avente scadenza 4 maggio 2041 (che sostituisce la Convenzione sottoscritta il 7 maggio 1962), ha per oggetto la disciplina dei rapporti relativi alla gestione e allo sviluppo dell'attività aeroportuale negli aeroporti di Linate e Malpensa, compresi quelli concernenti la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture strumentali all'esercizio dell'attività.

L'interpretazione IFRIC 12 risulta quindi applicabile sulla base del rapporto di concessione aeroportuale stipulato con ENAC e in particolare trova applicazione il modello dell'attività immateriale, in quanto nella Convenzione si prevede che al concessionario competa la realizzazione, o l'ampliamento, dell'infrastruttura, la gestione e manutenzione della stessa e, per i servizi prestati, il concessionario venga remunerato unicamente mediante le tariffe addebitate agli utenti del servizio pubblico.

Prima applicazione dell'interpretazione

In sede di prima adozione, il Gruppo SEA ha applicato retroattivamente l'interpretazione, a partire dalla stipula della Convenzione, cioè a partire dal 2001; ciò ha comportato, in coerenza con le disposizioni contenute nello IAS 8, la rideterminazione degli effetti che si sarebbero avuti al 1° gennaio 2009 (data di inizio dell'esercizio presentato a scopo comparativo) e l'attribuzione alle riserve di patrimonio netto di tali effetti.

Presentazione degli impatti economico-finanziari derivanti dalla prima applicazione dell'interpretazione

In questo paragrafo vengono evidenziati gli effetti patrimoniali ed economici derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12, attraverso la presentazione dei prospetti contabili di riconciliazione dei valori patrimoniali ed economici antecedenti e successivi all'applicazione dell'interpretazione.

In particolare, si è proceduto ad elaborare un prospetto di riconciliazione sintetico del patrimonio netto consolidato del Gruppo SEA al 1° gennaio e al 31 dicembre 2009, e del risultato netto consolidato dell'esercizio 2009.

Inoltre è stata predisposta la riconciliazione tra lo stato patrimoniale, il conto economico, il conto economico complessivo e il rendiconto finanziario al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 ante e post applicazione dell'IFRIC12.

Infine è stata predisposta la riconciliazione tra lo Stato patrimoniale, il Conto economico, il Conto Economico complessivo e il Rendiconto Finanziario al 31 dicembre 2010 ante e post applicazione dell'IFRIC12.

Le principali voci che subiscono un impatto dall'applicazione dell'IFRIC 12 sono di seguito evidenziate:

Stato patrimoniale

a) attività immateriali

rilevazione dei diritti concessori derivanti dai servizi di costruzione e/o miglioria, che sono stati e saranno recuperati attraverso i corrispettivi richiesti agli utenti del servizio pubblico. Le attività immateriali sopra illustrate sono ammortizzate a quote costanti lungo il periodo di durata della concessione. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici

b) attività materiali

eliminazione dei beni devolvibili finanziati dal Gruppo SEA e di altre attività materiali precedentemente iscritte quali beni di proprietà strettamente connessi all'infrastruttura in concessione e che quindi, secondo l'IFRIC 12, rappresentano beni sotto il controllo del concedente

c) fondi per rischi e oneri futuri

rilevazione del fondo ripristino e sostituzione dei beni in concessione, che include gli oneri per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità dell'infrastruttura.

Conto economico

a) ricavi e costi per servizi di costruzione i ricavi e i costi per servizi di costruzione sono rilevati nel conto economico in base allo stato di avanzamento del-

le commesse.

I ricavi per servizi di costruzione e/o miglioria rappresentano il corrispettivo spettante al concessionario per l'attività effettuata e sono valutati al loro fair value, determinato sulla base del totale dei costi di costruzione sostenuti, costituiti da costi per materiali e servizi esterni, maggiorati di un mark-up del 6% rappresentativo della stima della remunerazione dei costi interni per l'attività di direzione lavori e di progettazione svolta da personale interno del Gruppo SEA.

b) ammortamenti

rettifica degli ammortamenti dei beni materiali devolvibili e di altre attività materiali, e iscrizione degli ammortamenti dei diritti concessori sulla base della durata della concessione

c) accantonamenti

accantonamento del fondo per ripristino e sostituzione per il mantenimento in efficienza dei beni in concessione

d) oneri finanziari

rilevazione degli oneri di attualizzazione del fondo ripristino e sostituzione

e) imposte anticipate/differite

per tutti gli effetti rilevati in sede di applicazione dell'IFRIC 12, determinati applicando i criteri precedentemente descritti, sono state iscritte imposte anticipate e differite

Riconciliazione del patrimonio netto consolidato al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 e del risultato netto consolidato dell'esercizio 2009

	Patrimonio netto 1/1/2009	Patrimonio netto 31/12/2009
Valore netto ante IFRIC 12	243.678	294.834
Rettifiche IFRIC 12 al lordo dell'effetto fiscale:	41.493	44.408
Eliminazione dei beni devolvibili	-544.690	-533.586
Rilevazione Concessione aeroportuale - Investimenti su infrastrutture in concessione	675.439	679.988
Rilevazione fondo di ripristino e sostituzione	-89.256	-101.994
Effetto fiscale sulle rettifiche IFRIC 12	-13.029	-14.102
Valore netto post IFRIC 12	272.142	325.140
Variazione assoluta	28.464	30.306
Variazione %	11,7	10,3

	Risultato netto esercizio 2009
Valore netto ante IFRIC 12	53.184
Rettifiche IFRIC 12 al lordo dell'effetto fiscale:	2.915
Effetto economico mark up dei lavori su beni in concessione	2.435
Eliminazione ammortamento beni materiali devolvibili	39.812
Rilevazione ammortamento dei diritti di concessione	-26.594
Rilevazione accantonamento a fondo ripristino beni in concessione	-8.687
Oneri da attualizzazione del fondo ripristino beni in concessione	-4.051
Effetto fiscale sulle rettifiche IFRIC 12	-1.073
Valore netto post IFRIC 12	55.026
Variazione assoluta	1.842
Variazione %	3,5

Relazione e bilancio 2010 del Gruppo SEA
Riconciliazione schema patrimoniale IFRS
al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009

	Rif. nota	Stato patrimoniale all'1/1/2009			Stato patrimoniale al 31/12/2009		
		ante IFRIC 12	Variazione	post IFRIC 12	ante IFRIC 12	Variazione	post IFRIC 12
Attività							
Immobilizzazioni immateriali	1	5.301	675.439	680.740	6.562	679.988	686.550
Immobilizzazioni materiali	2	785.818	-544.690	241.128	771.694	-533.586	238.108
Investimenti immobiliari		3.673		3.673	3.611		3.611
Partecipazioni in società collegate		40.138		40.138	36.243		36.243
Partecipazioni disponibili per la vendita		9.915		9.915	9.915		9.915
Imposte differite attive	3	37.840	-13.029	24.811	40.396	-14.102	26.294
Altri crediti		1.704		1.704	1.578		1.578
Totale attività non correnti		884.389	117.720	1.002.109	869.999	132.300	1.002.299
Rimanenze		8.344		8.344	9.274		9.274
Crediti commerciali		148.317		148.317	172.969		172.969
Altri crediti		95.222		95.222	48.716		48.716
Cassa e disponibilità liquide		29.922		29.922	25.774		25.774
Attività non correnti destinate alla dismissione		14.361		14.361	0		0
Totale attivo corrente		296.166	0	296.166	256.733	0	256.733
Totale attivo		1.180.555	117.720	1.298.275	1.126.732	132.300	1.259.032
Passività							
Capitale sociale		27.500		27.500	27.500		27.500
Altre riserve	4	211.412	28.464	239.876	214.073	28.464	242.537
Utili (perdite) dell'esercizio		1.772		1.772	53.184	1.842	55.026
Patrimonio netto del Gruppo		240.684	28.464	269.148	294.757	30.306	325.063
Patrimonio netto di terzi		2.994		2.994	78		78
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi		243.678	28.464	272.142	294.835	30.306	325.141
Fondo rischi e oneri	5	65.593	89.256	154.849	59.715	101.994	161.709
Fondi relativi al personale		87.079		87.079	79.236		79.236
Passività finanziarie non correnti		360.603		360.603	339.061		339.061
Totale passività non correnti		513.275	89.256	602.531	478.012	101.994	580.006
Debiti commerciali		169.742		169.742	149.843		149.843
Debiti per imposte dell'esercizio		43.400		43.400	44.004		44.004
Altri debiti		72.225		72.225	87.271		87.271
Passività finanziarie correnti		129.796		129.796	72.767		72.767
Passività non correnti destinate alla dismissione		8.439		8.439	0		0
Totale passivo corrente		423.602	0	423.602	353.885	0	353.885
Totale Passivo		936.877	89.256	1.026.133	831.897	101.994	933.891
Totale passivo e patrimonio netto		1.180.555	117.720	1.298.275	1.126.732	132.300	1.259.032

Commento alle rettifiche presentate nei prospetti di riconciliazione relativi all'esercizio 2009

1. Immobilizzazioni immateriali

Rappresenta l'iscrizione di attività immateriali per diritti maturati a fronte della realizzazione di servizi di costruzione per 675.439 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e per 679.988 migliaia al 31 dicembre 2009.

2. Immobilizzazioni materiali

Si è proceduto ad eliminare integralmente la voce "beni devolvibili" e altre attività materiali strettamente connesse alle infrastrutture in concessione, per 544.690 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e per 533.586 migliaia al 31 dicembre 2009.

3. Imposte differite attive

Rappresenta il fondo per fiscalità differita generatosi con l'applicazione dell'IFRIC 12, e risulta pari a 13.029 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e a 14.102 migliaia al 31 dicembre 2009.

4. Altre riserve

L'importo di 28.464 migliaia di euro rappresenta l'effetto sul patrimonio netto di riapertura dell'applicazione dell'IFRIC 12.

5. Fondo rischi ed oneri

Per far fronte all'obbligazione di mantenere in buono stato d'uso l'infrastruttura in concessione, ed in relazione al modello dell'attività immateriale adottato, è stato iscritto un fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione per complessivi 89.256 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e per 101.994 migliaia al 31 dicembre 2009.

Riconciliazione del conto economico consolidato al 31/12/2009

		31/12/2009		
	Rif. nota	Ante IFRIC 12	Variazione	Post IFRIC 12
Ricavi di gestione:				
Ricavi aeronautici		253.868	0	253.868
- Diritti		134.415		134.415
- Infrastrutture centralizzate		68.726		68.726
- Sicurezza		50.727		50.727
Handling		103.569		103.569
Logistica		25.061		25.061
Ricavi non aeronautici		198.477	0	198.477
- Retail		76.746		76.746
- Handling di terzi e CNA		25.614		25.614
- Parcheggi		42.568		42.568
- Cargo		9.764		9.764
- Servizi ed altri ricavi		43.785		43.785
Ricavi per lavori su beni in concessione	1	0	42.597	42.597
Totale ricavi di gestione (A)		580.975	42.597	623.572
Costi operativi:				
Costi del lavoro		251.084	0	251.084
Retribuzioni lorde		241.840		241.840
Altri costi del lavoro		9.244		9.244
Altri costi operativi		189.563	0	189.563
Materiali di consumo		42.927		42.927
Costi industriali		111.218		111.218
Costi amministrativi		35.418		35.418
Costi per lavori su beni in concessione	1	0	40.162	40.162
Totale costi operativi (B)		440.647	40.162	480.809
Margine operativo lordo (A-B)		140.328	2.435	142.763
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni		85.414	-4.531	80.883
Ammortamenti	2	54.039	-13.218	40.821
Accantonamenti e svalutazioni	3	31.375	8.687	40.062
Risultato operativo		54.914	6.966	61.880
Proventi (oneri) da partecipazioni e finanziari		18.761	-4.051	14.710
Proventi (oneri) da partecipazioni		35.394		35.394
Proventi (oneri) finanziari	4	-16.633	-4.051	-20.684
Risultato prima delle imposte		73.675	2.915	76.590
Imposte dell'esercizio	5	21.792	1.073	22.865
Risultato netto del Gruppo e dei terzi		51.883	1.842	53.725
Risultato di pertinenza dei terzi		-1.301		-1.301
Risultato del Gruppo		53.184	1.842	55.026

Note di commento al prospetto di riconciliazione relativo al conto economico dell'esercizio 2009

1. Ricavi e costi per lavori su beni in concessione

Tale componente di ricavo, iscritta per 42.597 migliaia di euro al 31 dicembre 2009, rappresenta il corrispettivo spettante al concessionario per l'attività effettuata ed è valutata al suo fair value, determinato sulla base del totale dei costi di costruzione sostenuti (per 40.162 migliaia di euro al 31 dicembre 2009), costituiti dai costi per materiali e servizi esterni, maggiorati di un mark-up del 6%, rappresentativo della remunerazione dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo SEA. Tali ricavi hanno come contropartita l'iscrizione di diritti concessori (ai sensi dello IAS11) tra le attività immateriali, sui quali il Gruppo non detiene il controllo, ma ha l'onere di effettuare attività di manutenzione secondo la Convenzione stipulata con ENAC.

2. Ammortamenti

L'importo di -13.218 migliaia di euro rappresenta il saldo tra i minori ammortamenti per 39.812 migliaia

di euro, stornati a fronte dell'eliminazione dei beni gratuitamente devolvibili e di altre attività materiali connesse alla concessione, e gli ammortamenti pari a 26.594 migliaia di euro, iscritti a fronte dei beni in concessione.

3. Accantonamenti

Rappresenta l'accantonamento al fondo ripristino e sostituzione beni in concessione per 8.687 migliaia di euro, iscritto al 31 dicembre 2009 quale quota di competenza dell'esercizio per far fronte all'obbligazione a mantenere in buono stato d'uso l'infrastruttura in concessione, in relazione al modello dell'attività immateriale adottato.

4. Oneri finanziari

Rappresenta la componente di attualizzazione per l'esercizio 2009, pari a 4.051 migliaia di euro, del fondo ripristino e sostituzione beni in concessione.

5. Imposte dell'esercizio

Rappresenta l'accantonamento di imposte differite passive del 2009, pari a 1.073 migliaia di euro, generatosi dall'applicazione dell'IFRIC 12.

Riconciliazione del conto economico complessivo al 31/12/2009

	2009 ante IFRIC 12			2009 post IFRIC 12		
	Lordo	Imposte	Netto	Lordo	Imposte	Netto
(A) Utile/(perdita) dell'esercizio	74.976	21.792	53.184	77.891	22.865	55.026
Componenti rilevate a patrimonio netto:						
Proventi da valutazione a fair value di attività finanziarie disponibili per la vendita						
Proventi /(oneri) da valutazione a fair value di derivati designati come cash flow hedge						
Differenze cambio da conversione di bilanci esteri						
Utili (perdite) attuariali per benefici a dipendenti						
Quota di altri componenti rilevate a patrimonio netto relative a società collegate						
(B) Tot. componenti rilevate a patrimonio netto						
(A)+(B) Totale utile/(perdita) complessiva	74.976	21.792	53.184	77.891	22.865	55.026
Attribuibile a:						
- Azionisti della capogruppo			53.184			55.026
- Interessi di minoranza			-1.301			-1.301

Riconciliazione al rendiconto finanziario consolidato al 31/12/2009

		31/12/2009		
	Rif. nota	Ante IFRIC 12	Variazione	Post IFRIC 12
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Utile (Perdita) prima delle imposte	1	73.675	2.916	76.591
Rettifiche:				
Plusvalenza cessione partecipazioni		-31.204		-31.204
Ammortamenti netti	2	54.039	-13.218	40.821
Accantonamenti netti e svalutazioni	3	-12.160	12.740	580
Perdite (utili) su cambi maturati per operazioni in valuta		11		11
Perdite (proventi) da partecipazioni al netto dei dividendi ricevuti		-5.549		-5.549
Dismissioni di immobilizzazioni		5.315		5.315
Variazione (positiva) negativa Fair Value Derivati		2.026		2.026
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante		86.153	2.438	88.591
Variazione delle rimanenze		-913		-913
Variazione dei crediti commerciali		-24.654		-24.654
Variazione degli altri crediti		16.738		16.738
Variazione delle passività		-16.272		-16.272
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante		-25.101	0	-25.101
Pagamento di imposte dirette		-9.941		-9.941
Cash flow derivante dall'attività operativa		51.111	2.438	53.549
Cash flow derivante dall'attività di investimento				
Investimenti in immobilizzazioni:				
- immateriali	4	-3.321	-31.143	-34.464
- materiali	4	-48.166	28.705	-19.461
- finanziarie		-4.520		-4.520
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
- immateriali		0		0
- materiali		3.497		3.497
- finanziarie		50.525		50.525
Credito da cessione partecipazione		-6.525		-6.525
Cash flow derivante dall'attività di investimento		-8.510	-2.438	-10.948
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				
Variazione indebitamento finanziario lordo		-77.278		-77.278
- variazione indebitamento a breve e m/l termine		-43.835		-43.835
- variazione linea di anticipazione finanz. sui contributi Stato		-33.443		-33.443
Variazione crediti per contributi Stato		33.848		33.848
Variazione altre passività finanziarie		-3.319		-3.319
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		-46.749	0	-46.749
Aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide		-4.148	0	-4.148
Disponibilità liquide di inizio periodo		29.922		29.922
Disponibilità liquide di fine periodo		25.774	0	25.774

Note di commento alle rettifiche presentate nel prospetto di riconciliazione al rendiconto finanziario dell'esercizio 2009

1. Utile di periodo ante imposte

Rappresenta l'effetto complessivo dell'applicazione dell'IFRIC 12 al 31 dicembre 2009 al lordo delle imposte (l'accantonamento per imposte differite passive è pari a 1.073 migliaia di euro).

2. Ammortamenti netti

L'importo di -13.218 migliaia di euro rappresenta il saldo tra i minori ammortamenti per -26.594 migliaia di euro, stornati a fronte dell'eliminazione dei beni gratuitamente devolvibili e di altre attività materiali connesse alla concessione, e gli ammortamenti pari a 39.812 migliaia di euro, iscritti a fronte dei beni in concessione.

3. Accantonamenti netti

Si riferisce all'accantonamento al fondo ripristino e sostituzione beni in concessione, per 12.740 migliaia di euro, iscritto al 31 dicembre 2009 quale quota di competenza dell'esercizio per far fronte all'obbligazione a mantenere in buono stato d'uso l'infrastruttura in concessione, in relazione al modello dell'attività immateriale adottato.

4. Movimentazione netta delle immobilizzazioni

L'importo di -31.143 migliaia di euro nelle immobilizzazioni immateriali e di +28.705 migliaia nelle immobilizzazioni materiali rappresentano rispettivamente la rilevazione dei diritti sui beni in concessione in seguito all'applicazione dell'IFRIC 12 e lo storno dei beni devolvibili e di altre attività materiali connesse alla concessione.

Riconciliazione schema patrimoniale IFRS al 31/12/2010

		Stato patrimoniale al 31/12/2010		
	Rif. nota	Ante IFRIC 12	Variazione	Post IFRIC 12
Attività				
Immobilizzazioni immateriali	1	7.197	705.113	712.310
Immobilizzazioni materiali	2	804.284	-557.968	246.316
Investimenti immobiliari		3.406		3.406
Partecipazioni in società collegate		35.656		35.656
Partecipazioni disponibili per la vendita		15.726		15.726
Imposte differite attive	3	30.182	-14.357	15.825
Altri crediti		1.187		1.187
Totale attività non correnti		897.638	132.788	1.030.426
Rimanenze		9.693		9.693
Crediti commerciali		190.141		190.141
Altri crediti		22.662		22.662
Cassa e disponibilità liquide		23.465		23.465
Totale attivo corrente		245.961	0	245.961
Totale attivo		1.143.599	132.788	1.276.387
Passività				
Capitale sociale		27.500		27.500
Altre riserve	4	272.776	30.306	303.082
Utili (perdite) dell'esercizio		64.732	-1.601	63.131
Patrimonio netto del Gruppo		365.008	28.705	393.713
Patrimonio netto di terzi		80		80
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi		365.088	28.705	393.793
Fondo rischi e oneri	5	50.844	104.083	154.927
Fondi relativi al personale		72.825		72.825
Passività finanziarie non correnti		304.380		304.380
Totale passività non correnti		428.049	104.083	532.132
Debiti commerciali		148.415		148.415
Debiti per imposte dell'esercizio		41.351		41.351
Altri debiti		87.413		87.413
Passività finanziarie correnti		73.283		73.283
Totale passivo corrente		350.462	0	350.462
Totale passivo		778.511	104.083	882.594
Totale passivo e patrimonio netto		1.143.599	132.788	1.276.387

Commento alle rettifiche presentate nel prospetto di riconciliazione dello schema patrimoniale 2010

1. Immobilizzazioni immateriali

Rappresenta l'iscrizione di attività immateriali per diritti maturati a fronte della realizzazione di servizi di costruzione per 705.113 migliaia di euro al 31 dicembre 2010.

2. Immobilizzazioni materiali

Rappresenta l'eliminazione della voce "beni devolvibili" e altre attività materiali strettamente connesse alle infrastrutture in concessione per 557.968 migliaia di euro al 31 dicembre 2010.

3. Imposte differite attive

Rappresenta il fondo per fiscalità differita generatosi

con l'applicazione dell'IFRIC 12, esposto al netto delle imposte differite attive, e risulta pari a 14.357 migliaia di euro al 31 dicembre 2010.

4. Altre riserve

L'importo di 30.306 migliaia di euro rappresenta l'effetto sul patrimonio netto al 1° gennaio 2010 dell'applicazione dell'IFRIC 12.

5. Fondo rischi ed oneri

Per far fronte all'obbligazione di mantenere in buono stato d'uso l'infrastruttura in concessione, ed in relazione al modello dell'attività immateriale adottato, è stato iscritto un fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione per complessivi 104.083 migliaia di euro al 31 dicembre 2010.

Riconciliazione del conto economico consolidato al 31/12/2010

		31/12/2010		
	Rif. Nota	ante IFRIC 12	Variazione	post IFRIC 12
Ricavi di gestione:				
Ricavi aeronautici		262.297	0	262.297
- Diritti		144.622		144.622
- Infrastrutture centralizzate		64.000		64.000
- Sicurezza		53.675		53.675
Handling		125.892		125.892
Ricavi non aeronautici		199.420	0	199.420
- Retail		77.028		77.028
- Handling di terzi e CNA		21.462		21.462
- Parcheggi		40.190		40.190
- Cargo		10.378		10.378
- Servizi ed altri ricavi		50.362		50.362
Ricavi per lavori su beni in concessione	1	0	46.116	46.116
Totale ricavi di gestione (A)		587.609	46.116	633.725
Costi operativi:				
Costi del lavoro		247.650	0	247.650
Retribuzioni lorde		240.351		240.351
Altri costi del lavoro		7.299		7.299
Altri costi operativi		191.591	0	191.591
Materiali di consumo		48.344		48.344
Costi industriali		108.055		108.055
Costi amministrativi		35.192		35.192
Costi per lavori su beni in concessione	1	0	43.441	43.441
Totale costi operativi (B)		439.241	43.441	482.682
Margine operativo lordo (A-B)		148.368	2.675	151.043
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni		53.062	116	53.178
Ammortamenti	2	45.729	-8.816	36.913
Accantonamenti e svalutazioni	3	7.333	8.932	16.265
Risultato operativo		95.306	2.559	97.865
Proventi (oneri) da partecipazioni e finanziari		8.367	-3.819	4.548
Proventi (oneri) da partecipazioni		5.567		5.567
Proventi (oneri) finanziari	4	2.800	-3.819	-1.019
Risultato prima delle imposte		103.673	-1.260	102.413
Imposte dell'esercizio	5	38.939	341	39.280
Risultato netto del Gruppo e dei terzi		64.734	-1.601	63.133
Risultato di pertinenza dei terzi		2		2
Risultato del Gruppo		64.732	-1.601	63.131

Note di commento al prospetto di riconciliazione del conto economico dell'esercizio 2010

1. Ricavi e costi per lavori su beni in concessione
Tale componente di ricavo, iscritta per 46.116 migliaia di euro al 31 dicembre 2010, rappresenta il corrispettivo spettante al concessionario per l'attività effettuata ed è valutata al suo fair value, determinato sulla base del totale dei costi di costruzione sostenuti (per 43.441 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), costituiti dai costi per materiali e servizi esterni, maggiorati di un mark-up del 6%, rappresentativo della remunerazione dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo SEA. Tali ricavi hanno come contropartita l'iscrizione di Diritti concessori (ai sensi dello IAS11) tra le Attività Immateriali, sui quali il Gruppo non detiene il controllo ma ha l'onere di effettuare attività di manuten-

zione secondo la Convenzione stipulata con ENAC.

2. Ammortamenti

L'importo di -8.816 migliaia di euro rappresenta il saldo tra i minori ammortamenti per 27.958 migliaia di euro, stornati a fronte della eliminazione dei beni gratuitamente devolvibili e di altre attività materiali connesse alla concessione, e gli ammortamenti pari a 19.140 migliaia di euro, iscritti a fronte dei beni in concessione.

3. Accantonamenti

Rappresenta l'accantonamento al Fondo ripristino e sostituzione beni in concessione, per 8.932 migliaia di euro, iscritto al 31 dicembre 2010 quale quota di competenza dell'esercizio per far fronte all'obbligazione a mantenere in buono stato d'uso l'infrastruttura in concessione, in relazione al modello dell'attività immateriale adottato.

4. Oneri finanziari

Rappresenta la componente di attualizzazione per l'esercizio 2010, pari a 3.819 migliaia di euro, del Fondo ripristino e sostituzione beni in concessione.

5. Imposte dell'esercizio

Rappresenta l'accantonamento di imposte differite passive del 2010, pari a 341 migliaia di euro, generatosi dall'applicazione dell'IFRIC 12.

Riconciliazione del conto economico complessivo 2010

	2010 ante IFRIC 12			2010 post IFRIC 12		
	Lordo	Imposte	Netto	Lordo	Imposte	Netto
(A) Utile/(perdita) dell'esercizio	103.671	38.939	64.732	102.411	39.280	63.131
Componenti rilevate a patrimonio netto:						
Proventi da valutazione a fair value di attività finanziarie disponibili per la vendita	5.812	291	5.521	5.812	291	5.521
Proventi /(oneri) da valutazione a fair value di derivati designati come cash flow hedge						
Differenze cambio da conversione di bilanci esteri						
Utili (perdite) attuariali per benefici a dipendenti						
Quota di altri componenti rilevate a patrimonio netto relative a società collegate						
(B) Tot. componenti rilevate a patrimonio netto						
(A)+(B) Totale utile/(perdita) complessiva	109.483	39.230	70.253	108.223	39.571	68.652
Attribuibile a:						
- Azionisti della capogruppo			70.253			68.652
- Interessi di minoranza			2			2

Riconciliazione al rendiconto finanziario consolidato al 31/12/2010

		31/12/2010		
	Rif. nota	ante IFRIC 12	Variazione	post IFRIC 12
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Utile (Perdita) prima delle imposte	1	103.673	-1.260	102.413
Rettifiche:				
Plusvalenza cessione partecipazioni		0		0
Ammortamenti netti	2	45.729	-8.816	36.913
Accantonamenti netti, svalutazioni e rivalutazioni	3	-16.912	956	-15.956
Perdite (utili) su cambi maturati per operazioni in valuta		33		33
Perdite (proventi) da partecipazioni al netto dei dividendi ricevuti		587		587
Dismissioni di immobilizzazioni		1.064		1.064
Variazione (positiva)negativa Fair Value Derivati		-3.556		-3.556
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante		130.618	-9.120	121.498
Variazione delle rimanenze		-419		-419
Variazione dei crediti commerciali		-17.171		-17.171
Variazione degli altri crediti		21.958		21.958
Variazione delle passività		-16.694		-16.694
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante		-12.326	0	-12.326
Pagamento di imposte dirette		-26.256		-26.526
Cash flow derivante dall'attività operativa		91.766	-9.120	82.646
Cash flow derivante dall'attività di investimento				
Investimenti in immobilizzazioni:				
- immateriali	4	-3.473	-41.501	-44.974
- materiali	4	-74.894	50.621	-24.273
- finanziarie		0		0
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
- immateriali		0		0
- materiali		269		269
- finanziarie		0		0
Credito da cessione partecipazione		0		0
Cash flow derivante dall'attività di investimento		-78.098	9.120	-68.978
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				
Variazione indebitamento finanziario lordo		-32.191		-32.191
- variazione indebitamento a breve e m/l termine		-18.990		-18.990
- variazione linea di anticipazione finanz. sui contributi Stato		-13.201		-13.201
Variazione crediti per contributi Stato		14.632		14.632
Variazione altre passività finanziarie		1.582		1.582
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		-15.977	0	-15.977
Aumento/(diminuzione) delle disponibilità liquide		-2.309	0	-2.309
Disponibilità liquide di inizio periodo		25.774		25.774
Disponibilità liquide di fine periodo		23.465	0	23.465

Note di commento alle rettifiche presentate nel prospetto di riconciliazione del rendiconto finanziario dell'esercizio 2010

1. Utile di periodo ante imposte

Rappresenta l'effetto complessivo dell'applicazione dell'IFRIC 12 al 31 dicembre 2010 al lordo delle imposte (l'accantonamento per imposte differite passive è pari a 341 migliaia di euro).

2. Ammortamenti netti

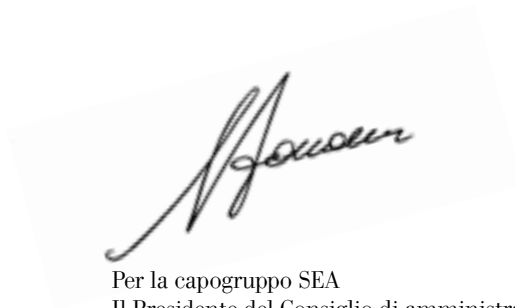
L'importo di -8.816 migliaia di euro rappresenta il saldo tra i minori ammortamenti per -27.958 migliaia di euro, stornati a fronte della eliminazione dei beni gratuitamente devolvibili e di altre attività materiali connesse alla concessione, e gli ammortamenti pari a 19.140 migliaia di euro, iscritti a fronte dei beni in concessione.

3. Accantonamenti netti, svalutazioni e rivalutazioni

La componente principale è riferita all'accantonamento al Fondo ripristino e sostituzione beni in concessione, per 2.089 migliaia di euro, iscritto al 31 dicembre 2010 quale quota di competenza dell'esercizio per far fronte all'obbligazione a mantenere in buono stato d'uso l'infrastruttura in concessione, in relazione al modello dell'attività immateriale adottato.

4. Movimentazione netta delle immobilizzazioni

L'importo di -41.501 migliaia di euro delle immobilizzazioni immateriali e di +50.621 migliaia nelle immobilizzazioni materiali rappresentano rispettivamente la rilevazione dei diritti sui beni in concessione in seguito all'applicazione dell'IFRIC 12 e lo storno dei beni devolvibili e di altre attività materiali connesse alla concessione.



Per la capogruppo SEA
Il Presidente del Consiglio di amministrazione
Giuseppe Bonomi

Relazione del Collegio sindacale sul bilancio consolidato

Signori Azionisti,

Vi riferiamo in merito all'attività di vigilanza da noi svolta nei confronti della SEA - Società Esercizi Aeroportuali SpA in quanto Società tenuta alla redazione del bilancio consolidato del Gruppo SEA, ricorrendone i presupposti di legge.

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio consolidato della Società al 31 dicembre 2010 redatto dagli amministratori ai sensi delle norme vigenti e da questi regolarmente consegnato in data 7 marzo 2010 al Collegio sindacale unitamente ai prospetti ed agli allegati di dettaglio ed alla relazione sulla gestione.

Si segnala che la Società si era già avvalsa, nei precedenti esercizi, della facoltà prevista dal D. Lgs. 28/2/2005 n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'art. 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali ha applicato i principi contabili internazionali adottati dall'Unione Europea (di seguito anche "IFRS") per la redazione del proprio bilancio consolidato. In particolare si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.

Il Gruppo SEA ha adottato i principi contabili internazionali (IFRS) a partire dal bilancio consolidato 2006.

Nella redazione del presente bilancio consolidato, è stata applicata l'interpretazione ai principi contabili di recente omologazione da parte della Commissione Europea, IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione" emanata dall'International Accounting Standards Board, che disciplina le modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione tra un'impresa pubblica ed un'impresa privata.

Pertanto il bilancio consolidato presenta alcuni dati comparativi rispetto ai dati precedentemente pubblicati, per tenere conto degli impatti contabili derivanti dall'applicazione retrospettiva del documento IFRIC 12, conformemente a quanto previsto dal principio contabile IAS 8.

Lo stato patrimoniale evidenzia un utile netto consolidato di 63.131 migliaia di euro, contro un utile netto di 55.026 migliaia di euro relativo al bilancio dello scorso esercizio, e si riassume nei seguenti valori (in migliaia di euro):

Attivo consolidato	(migliaia di euro)
Attività non correnti	1.030.426
Attivo corrente	222.496
Cassa e disponibilità liquide	23.465
Totale attivo	1.276.387

Passivo consolidato	(migliaia di euro)
Patrimonio netto del Gruppo	330.582
Utile dell'esercizio	63.131
Patrimonio netto di terzi	80
Fondi per rischi e oneri	154.927
Trattamento di fine rapporto dipendenti	72.825
Passività finanziarie non correnti	304.380
Passività correnti	350.462
Totale passivo e patrimonio netto	1.276.387

Il risultato economico consolidato viene dimostrato dai seguenti valori del conto economico consolidato.

Conto economico	(migliaia di euro)
Ricavi di gestione	633.725
Costi della produzione	-482.682
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	-53.178
Risultato operativo	97.865
Proventi ed oneri finanziari	-1.019
Proventi da partecipazioni	5.567
Risultato prima delle imposte	102.413
Imposte sul reddito dell'esercizio	-39.280
Risultato del Gruppo e di terzi	63.133
Risultato di pertinenza di terzi	2
Utile dell'esercizio del Gruppo	63.131

Il bilancio consolidato del Gruppo include i bilanci di SEA SpA (società capogruppo) e delle società sulle quali la stessa esercita, direttamente o indirettamente, il controllo a partire dalla data in cui lo stesso è stato acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Nella fattispecie il controllo è esercitato in forza del possesso diretto della maggioranza delle azioni con diritto di voto (IAS 27).

Le società controllate consolidate secondo il metodo integrale sono le seguenti:

- Malpensa Energia
- S.E.A. Handling
- Consorzio Malpensa Construction

Le partecipazioni in società collegate valutate con il metodo del patrimonio netto, conformemente a quanto previsto dallo IAS 28, sono quelle sulle quali la partecipante (SEA S.p.A.) esercita un'influenza notevole, che si presume sussistere quando la stessa possiede - direttamente o indirettamente tramite società controllate - il 20% o una quota maggiore dei diritti di voto esercitabili nell'assemblea della partecipata.

Le società collegate valutate con il metodo del patrimonio netto sono le seguenti:

- SACBO
- Malpensa Logistica Europa
- Dufrital
- CID Italia

- Disma
- SEA Services

La società Disma, pur essendo detenuta dalla capogruppo SEA al 18,75%, è stata valutata con il criterio indicato del patrimonio netto in virtù dell'influenza notevole esercitata dalla capogruppo.

Infine le seguenti partecipazioni disponibili per la vendita, sono state valutate al fair value:

- GESAC - Aeroporto di Capodichino
- Aeropuertos Argentina 2000.

Per le seguenti partecipazioni è stata mantenuta la valutazione al costo:

- Consorzio Milano Sistema in liquidazione
- ROMAIRPORT
- SITA Soc. Coop.

Per quanto concerne le variazioni nell'area di consolidamento, nel corso del 2010 è stata conclusa l'operazione di cessione del 75% della controllata Malpensa Logistica Europa, articolata in tre tranches di cui due nel 2010, in ottemperanza al contratto di cessione sottoscritto tra SEA e ARGOL in data 26/10/2009.

I bilanci delle controllate e delle collegate, consolidate dal Gruppo SEA, sono stati redatti adottando, per ogni chiusura contabile, gli stessi principi contabili della capogruppo.

I principi di consolidamento, esposti nella nota integrativa, possono essere così riassunti:

- i bilanci i cui valori sono stati consolidati si riferiscono allo stesso esercizio; le operazioni di consolidamento sono state svolte sui bilanci predisposti dagli Organi di amministrazione della controllante e delle controllate e collegate, approvati o in corso di approvazione, dalle Assemblee dei soci delle singole società, rettificati, ove necessario, per l'applicazione di criteri di valutazione omogenei
- abbiamo verificato che sono stati applicati sul bilancio consolidato gli stessi criteri di valutazione adottati dalla controllante
- dall'esame della nota integrativa possiamo rilevare

che sono stati indicati i principi di consolidamento adottati e viene data ampia illustrazione delle principali voci dello stato patrimoniale e del conto economico consolidati

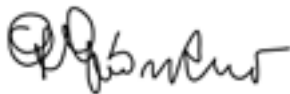
- dall'esame della relazione del Consiglio di amministrazione sull'andamento della gestione al 31 dicembre 2010 possiamo rilevare che la stessa è esaustiva e completa per le finalità di legge, vi sono contenuti i fattori principali che hanno caratterizzato l'esercizio; essa risulta esauriente sotto il profilo delle informazioni relative all'attività operativa e di sviluppo della Società, delle strategie e dei rapporti, nonché della descrizione dei principali rischi e incertezze cui la società è esposta
- abbiamo verificato le caratteristiche delle operazioni tra la controllante e le altre società del Gruppo SEA, che riguardano essenzialmente prestazioni di servizi e attività di tesoreria, provvista e impiego fondi; esse risultano di natura ordinaria e ricorrente, regolate, peraltro da condizioni di mercato.

Il Collegio osserva che la società di revisione PricewaterhouseCoopers, nella sua Relazione datata 8 aprile 2011, ha attestato che il bilancio consolidato del Gruppo SEA al 31 dicembre 2010 è conforme agli IFRS adottati dall'Unione Europea; lo stesso è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico, le variazioni di patrimonio netto e i flussi di cassa del Gruppo SEA per l'esercizio chiuso a tale data.

Il Collegio dà atto di avere verificato la corrispondenza del bilancio consolidato ai fatti e alle informazioni di cui lo stesso è a conoscenza a seguito della partecipazione alle riunioni degli Organi sociali, nell'esercizio dei propri doveri di vigilanza e dei propri poteri di ispezione e di controllo.

La relazione sulla gestione consolidata risulta esauriente sotto il profilo delle informazioni relative all'attività operativa e di sviluppo, delle strategie e dei rapporti tra imprese del Gruppo; il suo esame ne ha evidenziato la coerenza con i dati e le risultanze del bilancio consolidato, come risulta anche dalla Relazione della Società di revisione PricewaterhouseCoopers.

Milano, 8 aprile 2011
Il Collegio sindacale



Dr. Giancarlo Giordano
Presidente



Dr. Aldo Londei
Sindaco effettivo



Avv. Fabio Malcovati
Sindaco effettivo



Dr. sa Maria Luisa Mosconi
Sindaco effettivo



Dott.ssa Raffaella Pagani
Sindaco effettivo

Relazione di certificazione al bilancio consolidato



RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI RIVENDITORE
AL SENSO DELL'ARTICOLO 14 DEL D.Lgs. 39/2010, art. 37

agli azionisti di
S.I.A. - SOCIETÀ ITALIANA ASSICURAZIONI SPA

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato, in ottemperanza della normativa professionale italiana, del nostro contratto di revisione, del contratto di certificazione, del progetto della relazione di certificazione, della certificazione internazionale e delle norme sulla certificazione, di S.I.A. - Società Italiana Assicurazioni SpA e non emettiamo l'Opinione di S.I.A. di 30 dicembre 2010. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori di S.I.A. - Società Italiana Assicurazioni SpA. Il nostro è la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basata sulla relazione contabile.

2. Il nostro studio è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai principi generali, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia libero da errori significativi o se risulta, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione contabile è basato sulla base di rischio e comprende degli elementi pertinenti e supportati dai dati e delle informazioni ottenute sul bilancio, nonché la valutazione dell'esperienza e delle verifiche dei conti contabili affidate e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Ritenzione che il nostro studio fornisce la base ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Il bilancio consolidato presenta ai fini contabili i dati dell'esercizio precedente e lo stato patrimoniale al 31 gennaio 2010. Il nostro studio non ha verificato gli dati contabili relativi all'esercizio precedente e non ha verificato i dati contabili relativi all'esercizio precedente al 31 dicembre 2010. Pertanto, il bilancio consolidato presentato è di natura retrospettiva e non è stato verificato. Inoltre, nel caso di revisione contabile, la responsabilità di detto bilancio non è di chi è stato il nostro studio, ma di chi ha redatto il bilancio consolidato e ha fornito informazioni presentate nella relazione contabile, non che di chi ha emesso il bilancio consolidato presentato sul bilancio consolidato stesso al 31 dicembre 2010.

Il Dottore Commercialista Esperto SpA

Il presente studio è stato condotto in conformità con le norme professionali italiane, del nostro contratto di revisione, del contratto di certificazione, del progetto della relazione di certificazione, della certificazione internazionale e delle norme sulla certificazione, di S.I.A. - Società Italiana Assicurazioni SpA e non emettiamo l'Opinione di S.I.A. di 30 dicembre 2010. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori di S.I.A. - Società Italiana Assicurazioni SpA. Il nostro è la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basata sulla relazione contabile.



3. Il nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo S.I.A. al 31 dicembre 2010 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, non perché il bilancio non è oggetto di apprezzabile rischio, ma perché la relazione contabile e finanziaria, il bilancio consolidato del Gruppo S.I.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010.

4. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori S.I.A. - Società Italiana Assicurazioni SpA. Il nostro è la responsabilità della relazione sulla gestione della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. In tal caso, abbiamo svolto la procedura richiesta dal principio di revisione "due opinions" del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato di S.I.A. - Società Italiana Assicurazioni SpA al 31 dicembre 2010.

Il Dottore Esperto SpA

Il Dottore Commercialista Esperto SpA

[Firma]
Angelo Di Pietro
 Dottore Esperto

134

Gli elementi caratterizzanti la gestione di SEA nel 2010 sono stati presentati nella relazione sulla gestione consolidata in cui si è dato maggiore risalto, ove opportuno, alle questioni rilevanti per l'insieme delle società incluse nel consolidamento, e in particolare di SEA.

Nel 2010 i ricavi di SEA, si sono attestati a 465 milioni di euro, segnando una variazione positiva dell'1,5%. Tale risultato risente della chiusura degli aeroporti di Malpensa e Linate a seguito della diffusione della nube di cenere vulcanica, ma beneficia della ripresa del traffico passeggeri (+5,3%) e merci (26,1%) soprattutto nell'aeroporto di Malpensa; i costi operativi, al netto di ammortamenti e accantonamenti, si attestano a 328 milioni di euro e registrano un aumento dell'8,1%: tale variazione è influenzata principalmente dai maggiori oneri di lavoro previsti dal rinnovo del contratto collettivo e dagli effetti del trasferimento di personale dalla controllata SEA Handling, a seguito del passaggio delle attività di biglietteria e manutenzione officine e dell'aumento delle spese per materiali di consumo e costi industriali. Il risultato di esercizio, a fine 2010, ha raggiunto i 59,8 milioni di euro e in-

clude l'effetto positivo per l'incasso di 27,3 milioni di euro, conseguente il risarcimento dei danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione, ad opera del Ministero dei Trasporti, delle tariffe per l'attività di handling determinate per gli anni 1987, 1989 e 1990 (al netto di tale provento non ricorrente l'utile netto è pari a 40,3 milioni di euro).

Si registra un miglioramento dell'indebitamento finanziario netto di SEA che, a fine 2010, ammonta a 314,9 milioni di euro (in riduzione rispetto ai 352 milioni del 2009).

Gli investimenti effettuati da SEA nel 2010 ammontano a 76,2 milioni di euro.

L'andamento economico, finanziario e patrimoniale

Al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione economico-finanziaria le tabelle che seguono riportano alcuni dati e indicatori riferiti al bilancio di SEA al 31 dicembre 2010, confrontati con l'esercizio precedente.

Il bilancio della capogruppo SEA è stato redatto secondo i principi contabili nazionali.

(importi in milioni di euro)	31/12/2010	31/12/2009	Variazione %
Risultati economici			
Ricavi	465,0	458,3	1,5
Costi operativi	376,1	365,7	2,8
- di cui ammortamenti e accantonamenti	47,5	61,7	-23,0
Risultato operativo	88,9	92,6	-4,0
Risultato ante imposte	96,6	96,7	-0,1
Risultato netto	59,8	67,5	-11,4
Stato patrimoniale			
Patrimonio netto	328,6	268,8	22,2
Contributi Stato/UE	499,5	499,4	0,0
Indebitamento finanziario netto	314,9	352,0	-10,5
Capitale investito netto	1.143,0	1.120,3	2,0
Personale			
Numero dipendenti a fine esercizio	2.770	2.801	-31,0
Indici economici - finanziari			
MOL/RICAVI	29,3%	33,7%	
PFN/MOL	2,3	2,3	

Andamento economico

Conto economico riclassificato SEA

(importi in migliaia di euro)	31/12/2010	%	31/12/2009	%	Variazione % 31/12/2010 - 31/12/2009
Ricavi di gestione:					
Ricavi aeronautici	267.446	57,5	257.632	56,2	3,8
- Diritti	148.768	32,0	138.179	30,1	7,7
- Infrastrutture centralizzate	65.003	14,0	68.726	15,0	-5,4
- Sicurezza	53.675	11,5	50.727	11,1	5,8
Ricavi non aeronautici	197.579	42,5	200.700	43,8	-1,6
- Retail	77.305	16,6	77.033	16,8	0,4
- Handling di terzi e CNA	26.542	5,7	31.366	6,8	-15,4
- Parcheggi	40.648	8,7	42.906	9,4	-5,3
- Cargo	10.378	2,2	10.638	2,3	-2,4
- Servizi ed altri ricavi	42.707	9,2	38.757	8,5	10,2
Totale ricavi di gestione (A)	465.024	100,0	458.332	100,0	1,5
Costi operativi:					
Costi del lavoro	148.725	32,0	137.776	30,1	7,9
Retribuzioni lorde	143.406	30,8	131.635	28,7	8,9
Altri costi del lavoro	5.319	1,1	6.140	1,3	-13,4
Altri costi operativi	179.910	38,7	166.222	36,3	8,2
Materiali di consumo	14.383	3,1	12.160	2,7	18,3
Costi industriali	133.051	28,6	119.299	26,0	11,5
Costi amministrativi	32.476	7,0	34.763	7,6	-6,6
Totale costi operativi (B)	328.635	70,7	303.997	66,3	8,1
Margine operativo lordo (A-B)	136.389	29,3	154.334	33,7	-11,6
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni/rivalutazioni	47.479	10,2	61.715	13,5	-23,1
Ammortamenti	39.568	8,5	39.115	8,5	1,2
Accantonamenti, svalutazioni e rivalutazioni	7.911	1,7	22.600	4,9	n.s.
Risultato operativo	88.910	19,1	92.619	20,2	-4,0
Proventi (oneri) da partecipazioni, finanziari, straordinari e diversi	7.656	1,6	4.137	0,9	85,1
Proventi (oneri) da partecipazioni	-7.328	-1,6	13.637	3,0	-153,7
Proventi (oneri) finanziari	-8.740	-1,9	-12.125	-2,6	-27,9
Proventi (oneri) straordinari e diversi	23.724	5,1	2.625	0,6	803,7
Risultato prima delle imposte	96.566	20,8	96.756	21,1	-0,2
Imposte dell'esercizio	36.786	7,9	29.212	6,4	25,9
Risultato netto	59.780	12,9	67.544	14,7	-11,5

Ricavi di gestione

Al 31 dicembre 2010 i ricavi SEA si sono attestati a 465.024 migliaia di euro, a fronte di 458.332 migliaia del 2009, segnando una variazione positiva di 6.692 migliaia (+1,5%). Tale risultato beneficia della ripresa del traffico passeggeri (+5,3%) e merci(+26,1%) soprattutto nell'aeroporto di Malpensa.

I ricavi aeronautici ammontano a 267.446 migliaia di euro ed aumentano di 9.814 migliaia (+3,8%) rispetto al 2009. In particolare, i diritti (148.768 migliaia di euro) aumentano del 7,7% sia per la ripresa del

traffico, sia per l'entrata in vigore, dal 21 gennaio 2010, del provvedimento del Ministero dei Trasporti che adegua i valori dei diritti aeroportuali all'inflazione programmata relativa all'anno 2009; le prestazioni di sicurezza (53.675 migliaia di euro) si incrementano del 5,8%; le infrastrutture centralizzate (65.003 migliaia di euro) registrano una diminuzione del 5,4%, per effetto dell'entrata in vigore del nuovo sistema tariffario delle attività di de-icing.

I ricavi non aeronautici pari a 197.579 migliaia di euro sono diminuiti di 3.121 migliaia (-1,6%) rispetto allo scorso esercizio.

La riduzione è riconducibile ai seguenti fattori:

- **retail** - i ricavi, pari a 77.305 migliaia di euro registrano una variazione positiva dello 0,4% rispetto al 2009. In particolare si rileva che la pubblicità, le vendite al pubblico e il duty free sono sostanzialmente in linea con lo scorso esercizio; il noleggio vetture si incrementa del 3,2% per un buon andamento delle attività; le attività bancarie si riducono del 18,3% per la chiusura di due operatori e per minori corrispettivi, come contrattualmente previsto, da operatori cambiavolute. La ristorazione registra un incremento di ricavi del 6,3%: tale risultato beneficia dell'introduzione di nuovi brand, dell'apertura di nuovi punti e dalla confermata maggior propensione al consumo nella ristorazione
- **attività di handling di terzi e corrispettivi da vettori** - i ricavi, pari a 26.542 migliaia di euro diminuiscono del 15,4%. In particolare si rileva una contrazione dei ricavi per il rifornimento carburanti del 20,5% (rivisitazione tariffaria distinta per scalo) e per il catering del 37,3% (rinnovi contrattuali). I ricavi per banchi e spazi operativi si riducono del 10,6% a seguito del rilascio di spazi utilizzati da compagnie aeree e dalla controllata SEA Handling (a seguito del cambiamento di perimetro delle attività)
- **parcheggi** - i ricavi, pari a 40.648 migliaia di euro si riducono del 5,3%. La riduzione risente a Linate di minori ricavi per la chiusura del parcheggio multipiano per ristrutturazione, e a Malpensa della maggior propensione all'utilizzo, da parte dei passeggeri, di parcheggi a tariffe più basse
- **cargo** - i ricavi, pari a 10.378 migliaia di euro diminuiscono del 2,4% principalmente per effetto delle rivisitazioni tariffarie
- **servizi e altri ricavi** - i ricavi, sono pari a 42.707 migliaia di euro, in aumento del 10,2%. Tale incremento beneficia, per effetto del trasferimento delle attività di biglietteria e di manutenzione e officine da SEA Handling a SEA avvenuto nel corso dell'ultimo trimestre del 2009, di maggiori ricavi per biglietteria e per i nuovi service prestati alla controllata SEA Handling. Si registra inoltre un aumento dei ricavi per l'assistenza passeggeri, che lo scorso esercizio risentivano della parziale chiusura per restyling delle sale dedicate.

Costi operativi

I costi operativi sono passati da 303.997 migliaia di euro al termine del 2009 a 328.635 migliaia a fine dicembre 2010 segnando un aumento di 24.638 migliaia (+8,1%).

Tale aumento è stato generato da:

- **costo del lavoro** - il costo è pari a 148.725 migliaia di euro e registra un incremento di 10.949 migliaia

(+7,9%) rispetto al 2009. Si riferisce a retribuzione lorde e altri costi del lavoro.

Le **retribuzioni lorde**, pari a 143.406 migliaia di euro, aumentano dell'8,9%. Tale variazione è influenzata principalmente dai maggiori oneri previsti dal rinnovo del contratto collettivo e dagli effetti del trasferimento di personale dalla controllata SEA Handling, a seguito del passaggio delle attività di biglietteria e manutenzione officine. Inoltre, per il permanere dei fenomeni connessi con lo stato di crisi, anche per il 2010 è proseguito il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria e allo sviluppo e l'avvio delle procedure di mobilità.

Gli **altri costi del lavoro** (5.319 migliaia di euro) diminuiscono del 13,4%

- **altri costi operativi** - tali costi sono pari a 179.910 migliaia di euro e registrano un aumento di 13.688 migliaia rispetto al 2009 (+8,2%).

L'incremento è riconducibile a:

- **acquisti per beni di consumo** - tali spese sono pari a 14.383 migliaia di euro ed evidenziano un incremento del 18,3%, dovuto principalmente a maggiori acquisti di carburanti e di kilfrost (prodotto utilizzato nelle attività di de-icing)
- **costi industriali** - i costi, pari a 133.051 migliaia di euro, risultano in aumento dell'11,5% rispetto al periodo corrispondente dello scorso anno. Le principali variazioni sono imputabili all'incremento dei servizi commerciali e di marketing (+64,7%), a maggiori costi di manutenzione (+5%) e al noleggio automezzi e apparecchiature X-Ray, all'incremento dei costi intercompany con la controllata SEA Handling per prestazioni di servizi a supporto delle attività aeroportuali (+10,7%), e ai costi operativi aeroportuali (+43,2%) per prestazioni a carico delle Sale VIP. L'incremento dei costi è in parte controbilanciato dalla riduzione dell'assistenza ai passeggeri con ridotta mobilità (-26,8%) e da spese per assicurazioni (-20,1%). Si registra inoltre un incremento del costo dell'energia elettrica del 7,4%, controbilanciato da minori spese per riscaldamento e condizionamento (-4,2%)
- **costi amministrativi** - tali spese sono pari a 32.476 migliaia di euro e registrano una diminuzione del 6,6% rispetto al 2009. I minori costi per consulenze e prestazioni professionali (-3,7%) e per il canone concessorio (-25,7%) sono controbilanciati principalmente da maggiori oneri per la pubblicità (+83,8%) e per l'imposta comunale sugli immobili per i nuovi accatastamenti (+39,2%).

Gli **ammortamenti** sono pari a 39.568 migliaia di euro e sono relativi a immobilizzazioni materiali per 37.266 migliaia e immobilizzazioni immateriali per 2.302 migliaia.

Gli accantonamenti, le svalutazioni e le rivalutazioni ammontano complessivamente a 7.911 migliaia di euro.

La variazione è riconducibile a:

- **accantonamenti netti** al fondo rischi ed oneri futuri, pari a 11.758 migliaia di euro: si riferiscono principalmente a costi per manutenzioni cicliche e ad oneri in materia di lavoro per contenziosi sorti con il personale dipendente. Tale voce è espressa al netto degli utilizzi per la definizione di vertenze in corso
- **svalutazioni nette dei crediti**: presentano un saldo positivo pari a 2.129 migliaia di euro per effetto dello scioglimento di accantonamenti effettuati negli anni precedenti, a seguito della definizione di contenziosi, parzialmente controbilanciato dagli accantonamenti del 2010 effettuati in continuità con l'esercizio precedente per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

Di seguito sono descritti i principali accordi del 2010:

- **vertenza Volare Airlines in A.S. e Air Europe in A.S.** A fine 2010 è stato sottoscritto un accordo che ha previsto la chiusura delle azioni revocatorie, la rinuncia dei crediti vantati nei confronti delle procedure concorsuali e il pagamento di una somma onnicomprensiva di 4,7 milioni di euro
- **contenzioso infrastrutture centralizzate e altre contestazioni.** In data 19 gennaio 2011 il Gruppo SEA e il Gruppo Alitalia hanno sottoscritto un accordo per la risoluzione del contenzioso iniziato nel 2004 e relativo ai corrispettivi per i servizi centralizzati resi da SEA al vettore AirOne negli aeroporti di Malpensa e Linate e per altre contestazioni in corso con il Gruppo Alitalia. L'accordo, a fronte del pagamento a favore di SEA di quanto pattuito, ha previsto la rinuncia alle reciproche pretese.
- **contenzioso caterer.** La transazione ha definito ogni pendenza insorta in relazione alle attività svolte dai caterer nei sedimi aeroportuali di Linate e Malpensa, con particolare riferimento ai corrispettivi applicati dal Gruppo SEA.

La **rivalutazione** si riferisce ad impianti e macchinari per 1.718 migliaia di euro.

Gli **oneri netti da partecipazioni** sono pari a 7.328 migliaia di euro: la svalutazione della controllata SEA Handling per 13.380 migliaia, controbilanciata dai dividendi ricevuti da società collegate e da altre imprese, pari a 6.053 migliaia di euro.

Nel 2009 tale voce includeva le plusvalenze generate dalla cessione del 19% del valore della partecipazione SACBO e del 75% del valore della partecipazione Malpensa Logistica Europa per complessivi 42.706 migliaia di euro oltre alla svalutazione di SEA Handling per 29.667 migliaia di euro.

Gli **oneri finanziari netti** sono stati 8.740 migliaia di euro, in riduzione di 3.385 migliaia rispetto al 2009. Tale significativa riduzione è stata determinata principalmente dalla prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti a medio/lungo termine e dalla riduzione degli interessi passivi sull'indebitamento finanziario.

I **proventi straordinari netti** sono stati 23.724 migliaia di euro. La significativa variazione rispetto al precedente esercizio è determinata dagli effetti positivi dell'incasso avvenuto a seguito della sentenza del TAR della Lombardia, che ha condannato il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al risarcimento dei danni derivati a SEA dalla illegittima decurtazione, ad opera del Ministero stesso, delle tariffe per attività di handling per gli anni 1987, 1989 e 1990.

La sentenza del TAR impugnata dal Ministero delle Infrastrutture e e Trasporti avanti al Consiglio di Stato con istanza cautelare, è stata respinta nel maggio 2009. A seguito di tale ordinanza, il Ministero dei Trasporti ha provveduto, in data 8 gennaio 2010, al pagamento di complessivi 27.339 migliaia di euro (8.106 migliaia di euro, oltre a interessi legali e rivalutazione monetaria), effettuato in forza dell'esecutività della decisione la cui conferma definitiva è rimessa alla decisione di merito del Consiglio di Stato. SEA, confortata anche dal parere dei propri esperti legali, ritiene remoto il rischio di un esito non favorevole della controversia per la Società stessa.

Le **imposte dell'esercizio** sono pari a 36.786 migliaia di euro. Le imposte correnti sono di 28.141 migliaia e le imposte differite sono di 8.664 migliaia di euro.

Andamento patrimoniale e finanziario

Stato patrimoniale riclassificato SEA

(migliaia di euro)	31/12/2010	31/12/2009
Immobilizzazioni immateriali	6.207	5.038
Immobilizzazioni materiali		
- Beni di proprietà	73.913	80.382
- Beni gratuitamente devolvibili	1.069.038	1.040.927
- Immobilizzazioni in corso ed acconti	135.862	121.214
Totale	1.278.813	1.242.523
Immobilizzazioni finanziarie	34.988	51.069
Capitale immobilizzato (A)	1.320.008	1.298.630
Crediti commerciali	152.108	151.843
Altri crediti e ratei e risconti attivi	40.731	60.743
Rimanenze	9.546	9.262
Attività di esercizio a breve	202.385	221.848
Debiti commerciali	-148.966	-167.478
Altri debiti e ratei e risconti passivi	-114.314	-108.157
Passività di esercizio a breve	-263.280	-275.635
Capitale circolante (B)	-60.895	-53.787
Trattamento di fine rapporto (C)	-52.328	-54.757
Fondi per rischi ed oneri (D)	-63.754	-69.733
Capitale investito netto (A+B+C+D)	1.143.031	1.120.353
Contributi Stato/UE (E)	-499.513	-499.441
Patrimonio netto	-328.609	-268.829
Disponibilità liquide	22.667	25.562
Attività finanziarie a breve	36.742	34.244
Attività finanziarie a medio-lungo termine	0	3.499
Crediti per contributi Stato	9.409	22.586
Anticipazione finanziaria contributi Stato	-9.277	-22.478
Quota a breve indebitamento medio-lungo termine	-95.835	-103.269
Indebitamento finanziario a medio-lungo termine	-278.615	-312.227
Posizione finanziaria netta (G)	-314.909	-352.083
Contributi dello Stato, Patrimonio netto e posizione finanziaria netta (E+F+G)	-1.143.031	-1.120.353

Il **capitale investito netto** al 31 dicembre 2010 ammonta a 1.143.031 migliaia di euro, con un incremento di 22.678 migliaia rispetto al 31 dicembre 2009.

Il **capitale immobilizzato** (1.320.008 migliaia di euro) si è incrementato di 21.378 migliaia rispetto al 31 dicembre 2009 per effetto degli investimenti di periodo (76.245 migliaia), parzialmente assorbiti dagli ammortamenti dell'esercizio (39.567 migliaia), da disinvestimenti, cessioni immobilizzazioni e altre variazioni (781 mila euro) e dalla diminuzione delle immobilizzazioni finanziarie per 16.081 migliaia.

Il **capitale circolante netto** (-60.895 migliaia di euro) è aumentato di 7.108 migliaia rispetto al 31 dicembre 2009 per effetto essenzialmente:

- dell'incremento dei crediti commerciali di 265 migliaia di euro, delle rimanenze di 284 migliaia e della riduzione degli altri crediti e ratei e risconti attivi per 20.012 migliaia
- dalla riduzione dei debiti commerciali di 18.512 migliaia di euro e dall'incremento della voce altri debiti e ratei e risconti passivi di 6.157 migliaia. Tale voce include debiti verso dipendenti, debiti tributari e debiti verso altri su cui incide principalmente il contributo al fondo per servizi antincendio.

Il TFR aumenta di 2.429 migliaia di euro, a seguito dell'accantonamento dell'anno e delle uscite per dimissioni e anticipi e dei trasferimenti ai fondi di previdenza integrativa. I **fondi per rischi e oneri** aumentano di 5.979 migliaia di euro rispetto al 2009.

Il **patrimonio netto** (328.609 migliaia di euro) è aumentato di 59.780 migliaia, pari all'utile complessivo di periodo.

A fine 2010 SEA registra una **posizione finanziaria netta** di 314.909 migliaia di euro, in miglioramento di 37.174 migliaia rispetto all'anno precedente, in cui toccava 352.083 migliaia di euro.

La riduzione del livello di indebitamento risente favorevolmente della contrazione dell'indebitamento finanziario lordo che, a fine 2010, si attesta a 343.596 migliaia di euro, in diminuzione rispetto a fine 2009 in cui toccava 384.508 migliaia di euro. Su tale dinamica hanno influito molteplici fattori, in particolare:

- l'ulteriore riduzione dell'indebitamento a medio/lungo termine di SEA conseguente alla prosecuzione dell'ammortamento di una parte consistente dei finanziamenti in essere (nel corso dell'anno sono state rimborsate quote capitali per 32.519 migliaia di euro)

- l'incremento dell'indebitamento a breve, connesso ai fabbisogni di tesoreria derivanti dalla volatilità dei tempi di incasso (in aumento di 14.500 migliaia di euro rispetto a fine 2009). Nell'indebitamento a breve sono inclusi anche impegni derivanti da anticipazione finanziaria di alcuni crediti commerciali (1.713 migliaia)
- la positiva variazione della posizione di cash pooling infragruppo (in miglioramento di 24.721 migliaia di euro).

Relativamente alle linee di credito per l'anticipo dei contributi vantati da SEA verso lo Stato, il cui rimborso è effettuato da ENAC (secondo quanto previsto dal relativo Accordo di programma), si segnala che nel 2010 vi è stata un'estinzione parziale delle linee per 13.201 migliaia di euro a fronte di un corrispondente incasso da parte di ENAC. Tali incassi hanno consentito la chiusura della linea da 152.000 migliaia di euro nei tempi contrattualmente previsti, e una parziale estinzione di quella da 14.000 migliaia in scadenza nel maggio 2011.

A fine 2010 l'indebitamento di SEA derivante da tale linea di anticipazione è pari a 9.277 migliaia di euro, cui corrispondono crediti verso lo Stato per 9.409 migliaia.

Le disponibilità liquide a fine esercizio sono pari a 22.667 migliaia di euro, in diminuzione di 2.895 migliaia rispetto a dicembre 2009.

La dinamica finanziaria del 2010 ha beneficiato dell'incasso di 27.300 migliaia di euro, relativi al risarcimento, dal Ministero dei Trasporti, dei danni subiti a causa dell'illegittima decurtazione delle tariffe per l'attività di handling relative agli anni 1987, 1989 e 1990, e dei proventi derivanti dalle due tranches residue del pagamento per la cessione di Malpensa Logistica Europa (pari a 6.627 migliaia di euro).

Tali fattori non ricorrenti, e il favorevole andamento della gestione operativa, hanno consentito la copertura degli investimenti infrastrutturali realizzati da SEA, nonché il regolare rimborso delle quote capitali dei finanziamenti in essere.

Si segnala che il 25 febbraio 2011, a sostegno della prosecuzione nell'impegno allo sviluppo infrastrutturale, vi è stata l'erogazione di due tranches del finanziamento BEI/BIIS, di durata ventennale a tasso variabile, per un controvalore complessivo di 15.000 migliaia di euro. Inoltre, il 3 marzo 2011 è stata perfezionata la cessione al fondo di investimento F2i della partecipazione del 5% detenuta da SEA in GESAC (la Società che gestisce l'aeroporto di Napoli Capodichino), per un controvalore di 8.200 migliaia di euro.

Rendiconto finanziario - SEA

(migliaia di euro)	31/12/2010	31/12/2009
Liquidità iniziali	25.562	29.208
Flusso derivante dall'attività operativa		
Utile/(Perdita) di periodo	59.780	67.544
Rettifiche:		
Ammortamenti netti	39.567	39.115
Accantonamenti netti, svalutazioni e rivalutazioni	3.326	40.107
Plusvalenze da cessione partecipazioni	0	-42.706
Dismissioni di immobilizzazioni	876	5.315
Flusso da variazione del capitale circolante:		
Variazione delle rimanenze	-285	-930
Variazione dei crediti commerciali	-131	-14.984
Variazione degli altri crediti	49.936	92.710
Variazione delle passività correnti	-37.087	-28.806
Flusso dell'attività operativa	115.982	157.365
Flusso derivante dall'attività di investimento		
Investimenti in immobilizzazioni:		
- immateriali	-3.472	-2.720
- materiali	-72.773	-53.985
- finanziarie	0	-38.849
Disinvestimenti in immobilizzazioni:		
- immateriali	0	0
- materiali	59	12
- finanziarie	2.389	50.526
Credito da cessione partecipazione	0	-6.526
Flusso delle attività di investimento	-73.797	-51.542
Flusso derivante dall'attività di finanziamento		
Variazione indebitamento finanziario lordo	-29.514	-74.864
-variazione indebitamento a breve e a medio/lungo termine	-16.313	-41.422
-variazione linea di anticipazione finanziaria sui contributi dello Stato	-13.201	-33.442
Variazione crediti per contributi dello Stato	-13.177	-34.605
Variazioni attività finanziarie a breve	-2.389	0
Pagamento dividendi	0	0
Flusso delle attività di finanziamento	-45.080	-109.469
Flusso di cassa di periodo	-2.895	-3.646
Liquidità finali	22.667	25.562

Il flusso derivante dall'attività operativa è stato pari a 115.982 migliaia di euro, in diminuzione di 41.383 migliaia rispetto al risultato al 31 dicembre 2009, condizionato dalla cessione del 19% della partecipazione in SACBO e del 75% della partecipazione in Malpensa Logistica Europa.

Tali flussi hanno coperto in parte fabbisogni di cassa dell'esercizio 2010, connessi agli investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali (76.245 migliaia di euro).

Gli investimenti in immobilizzazioni materiali dell'esercizio, pari a 72.773 migliaia di euro, si riferiscono per 63.457 migliaia a interventi infrastrutturali (piste, piazzali, strade e fabbricati) e per 9.316 migliaia ad acquisti o interventi su beni mobili.

I principali investimenti nello scalo di Linate riguardano la realizzazione del nuovo parcheggio passeggeri

e la riqualificazione del parcheggio già esistente.

Tra gli investimenti infrastrutturali realizzati a Malpensa si segnala:

- l'avanzamento delle opere sul terzo satellite del Terminal 1;
- l'ampliamento delle strutture esistenti e la realizzazione delle nuove sezioni dell'impianto di smistamento bagagli;
- l'ampliamento dell'area cargo e la copertura del raccordo ferroviario;
- la riqualifica del piazzale aeromobili del Terminal 2.

Relativamente alla categoria dei beni mobili si segnalano i lavori sull'impianto di movimentazione bagagli di Linate, gli investimenti nella rete aziendale e in attrezzature.

Dati significativi delle società partecipate e rapporti infragruppo

Al 31 dicembre 2010 SEA detiene le seguenti partecipazioni, classificate in relazione ai settori in cui operano:

Società aeroportuali	Quota %
- SEA Handling	100
- SACBO	30,979
- Aeropuertos Argentina 2000	10
- GESAC	5
Società di servizi e commerciali	
- Dufrital	40
- CID Italia	40
- SEA Services	30
Costruzione e gestione di infrastrutture aeroportuali	
- Malpensa Energia	100
- Malpensa Logistica Europa	25
- Disma	18,75
Altre partecipazioni riguardano:	
- Consorzio Malpensa Construction	51
- Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10
- Romairport	0,2266

Inoltre SEA detiene 1 quota della Cooperativa SITA società di diritto belga operante nel campo delle telecomunicazioni.

Si segnala che il 3 marzo 2011 SEA ha ceduto la partecipazione del 5% detenuta in GESAC.

SEA Handling

SEA Handling è divenuta operativa dal 1° giugno 2002 nell'esercizio delle attività di handling negli aeroporti di Linate e Malpensa, per effetto del conferimento del ramo d'azienda da parte di SEA.

Si segnala che la Società, con decorrenza 1° ottobre 2009, ha effettuato la cessione, alla controllante SEA, dei rami d'azienda "biglietteria" e "manutenzione mezzi".

Alla data del 31 dicembre 2010 il capitale sociale è composto da n. 38.050.394 azioni, da nominali 1 euro ciascuna.

Il valore della produzione dell'esercizio ammonta complessivamente a 125,9 milioni di euro, in aumento del 5,4% rispetto al 31 dicembre 2009 (119,5 milioni), i costi operativi ammontano a 134,5 milioni di euro rispetto a 142,7 milioni nel 2009 (-5,8%), mentre la perdita operativa lorda è di 8,6 milioni rispetto a

23,2 milioni al 31 dicembre 2009, in diminuzione del 63,1%.

La perdita netta al 31 dicembre 2010 è pari a 13,4 milioni di euro rispetto a 29,7 milioni al 31 dicembre 2009, in diminuzione del 54,9%.

La posizione finanziaria netta risulta attiva per 39,7 milioni rispetto a 62,2 milioni al 31 dicembre 2009.

Il personale in organico al 31 dicembre 2010 è di 2.383 unità, rispetto a 2.489 unità del 2009.

L'assemblea ordinaria della Società del 14 ottobre 2010, che ha approvato la situazione patrimoniale al 30 giugno 2010, ha deliberato di rinviare entro il termine previsto dall'art. 2446, comma 2 c.c. (o se opportuno a data precedente), l'adozione dei provvedimenti ritenuti più opportuni per la copertura delle perdite risultanti dalla stessa situazione patrimoniale (pari complessivamente a 17.404 migliaia di euro (di cui 8.974 migliaia per perdite dell'esercizio 2009, portate a nuovo, e 8.430 migliaia di euro per perdite maturate nel primo semestre del 2010).

In data 2 marzo 2011 il socio SEA ha confermato l'impegno di continuare a finanziare e sostenere economicamente SEA Handling in modo da assicurare sia l'adempimento delle sue obbligazioni sia la prosecuzione e continuità d'impresa senza che si verifichi alcuna diminuzione della sua operatività e capacità, il tutto a valere per l'esercizio 2011.

Si segnala inoltre che l'ammontare dei corrispettivi previsti nei contratti tra SEA e SEA Handling sono stati concordati rilevando da una parte le quantità, ora espresse in ore/lavoro, ora valorizzate "a corpo" in analogia a fattispecie similari, dall'altra parte i valori unitari tratti dai dati ufficiali relativi al costo del personale del Gruppo, nonché i prezzi offerti, così come riconducibili ad analoghe prestazioni rilevabili sul libero mercato.

Malpensa Logistica Europa

La Società ha per oggetto sociale la promozione in Italia e all'estero delle attività volte alla crescita del traffico merci (trasportate per via aerea o con altre modalità) e lo svolgimento, la gestione e lo sviluppo delle attività di logistica merci, attività intermodale, prestazioni di servizi ai vettori, attività di gestione di beni mobili ed immobili, prevalentemente in ambito aeroportuale.

Malpensa Energia

La Società ha per oggetto la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti energetici di cogenerazione per l'approvvigionamento, la produzione e la cessione di energia elettrica e termica. Malpensa Energia gestisce le centrali di cogenerazione presso gli aeroporti di Malpensa e di Linate per la produzione di energia elettrica e termica a favore della controllante SEA e per la cessione a terzi.

A fine 2009, i Consigli di amministrazione di SEA e di Malpensa Energia hanno deliberato l'estensione della sub-concessione relativa alla gestione della centrale di Malpensa sino al 30 giugno 2022, la stessa data di fine concessione della centrale di Linate.

Alla scadenza delle concessioni, gli impianti realizzati da Malpensa Energia saranno ceduti a SEA a titolo gratuito, in normale stato di conservazione ed efficienza.

Il bilancio al 31 dicembre 2010 evidenzia un utile di esercizio di 3,2 milioni di euro rispetto all'utile netto di 0,1 milioni dell'esercizio precedente. Il valore della produzione è pari a 53,0 milioni di euro con un incremento del 15,6% rispetto all'esercizio precedente (45,8 milioni). Il margine operativo lordo risulta di 12,5 milioni di euro, in aumento del 17,5% rispetto al 2009 (10,6 milioni).

L'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2010 risulta pari a 61,5 milioni di euro, rispetto a 69,7 milioni al 31 dicembre 2009.

Consorzio Malpensa Construction

Il consorzio fornisce a SEA le attività di construction management relative alla realizzazione dei lavori di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dell'aeroporto di Malpensa, utilizzando prioritariamente il personale delle società consorziate (SEA e Metropolitana Milanese).

Nel 2002 è stato sottoscritto il 2° Atto integrativo di construction management e progettazione di opere riguardante l'aeroporto di Linate.

La durata del Consorzio, e conseguentemente il Contratto di construction management, sono stati prorogati fino al 31 dicembre 2011.

Nel corso del 2010, il Consorzio ha conseguito ricavi per progettazione e direzione lavori pari a 0,4 milioni di euro nei confronti della committente SEA, in linea rispetto all'esercizio precedente.

L'utile netto ammonta a 0,004 milioni di euro, mentre la posizione finanziaria è attiva per 0,6 milioni.

SACBO

SACBO gestisce l'aeroporto di Orio al Serio fino al 2042. Il traffico commerciale del 2010 ha fatto registrare 67.636 movimenti complessivi (+3,6% rispetto al 2009), i passeggeri trasportati sono stati 7,68 milioni (+7,3% rispetto al 2009), le merci movimentate 106.921 tonnellate (+6,6% rispetto all'anno precedente).

La bozza di bilancio della società al 31 dicembre 2010 evidenzia un risultato netto di 12,3 milioni di euro rispetto a 10,8 milioni dell'esercizio precedente (+21,5%). Il valore della produzione è pari a 92,9 milioni di euro, con un incremento del 4,8% rispetto all'esercizio precedente (88,6 milioni). Il margine operativo lordo risulta di 27,3 milioni di euro, in aumento del 7,0% rispetto al 2009 (25,5 milioni).

La posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2010 risulta positiva per 13,9 milioni di euro, rispetto a 29,8 milioni del 31 dicembre 2009.

Dufrital

Dufrital gestisce spazi commerciali presso alcuni scali aeroportuali italiani. Negli aeroporti milanesi, dove opera attraverso un contratto di sub-concessione con SEA con scadenza nel 2041, Dufrital gestisce punti vendita duty free e duty paid. Dufrital è presente inoltre nel business delle provveditorie di bordo "duty free on board", grazie ad accordi con alcune compagnie aeree.

La bozza di bilancio al 31 dicembre 2010 registra un valore della produzione pari a 86,9 milioni di euro, rispetto a 78,4 milioni del 2009 (+10,7%). I costi operativi ammontano a 79,5 milioni di euro rispetto a 69,6 milioni dell'esercizio precedente (+14,4%). Il margine operativo lordo risulta pari 7,3 milioni di euro, rispetto a 8,9 milioni del 2009 (-17,6%).

L'utile netto è pari a 2,3 milioni di euro rispetto a 3,7 milioni dell'esercizio precedente (-41,9%).

CID Italia

CID Italia ha in sub-concessione da SEA, sino al 2041, il diritto di organizzare negli aeroporti milanesi attività di edicole e di vendita di vari prodotti merceologici. La bozza di bilancio al 31 dicembre 2010 evidenzia un utile di 0,3 milioni di euro, rispetto all'utile di 0,4 milioni dell'esercizio precedente (-9,8).

Il valore della produzione risulta pari a 31,6 milioni di euro rispetto a 35,0 milioni dell'esercizio precedente (-9,6%).

I costi operativi ammontano a 30,0 milioni di euro

rispetto a 33,3 milioni del 2009 (-9,9%). Il margine operativo lordo è pari a 1,6 milioni di euro in diminuzione del 2,3% rispetto all'esercizio precedente.

Disma

La Società è stata costituita in data 31 luglio 1991 e ha per scopo sociale la progettazione, la realizzazione e la gestione del deposito carburanti ed oli lubrificanti per uso aviazione e dell'impianto statico di rifornimento aereo dell'aeroporto di Malpensa. L'attività è svolta attraverso un accordo di sub-concessione con SEA valido fino al 31 dicembre 2020.

Il volume complessivo del carburante erogato nel 2010 è stato di 1.106 migliaia di metri cubi rispetto a 1.039 migliaia del precedente esercizio.

Il valore della produzione del 2010 è pari a 5,7 milioni di euro, in aumento del 4,9% rispetto al valore della produzione dell'anno precedente. Il margine operativo lordo è pari a 3,2 milioni di euro, in aumento dello 0,9% rispetto all'esercizio precedente.

Il bilancio al 31 dicembre 2010 evidenzia un utile netto di esercizio pari a 1,0 milioni di euro, rispetto all'utile netto di 0,9 milioni dell'esercizio precedente.

Gli investimenti effettuati nel 2010 ammontano a 2,5 milioni di euro.

Alla data di bilancio l'indebitamento finanziario netto è pari a 5,6 milioni di euro, rispetto a 5,7 milioni al 31 dicembre 2009.

SEA Services

La Società, costituita nel 2008, ha iniziato l'attività nel corso del 2009 nei servizi di lavanderia industriale

e nell'attività di ristorazione a Linate e Malpensa.

Il valore della produzione del 2010 è pari a 4,6 milioni di euro rispetto a 0,5 milioni del 2009; i costi operativi ammontano a 4,1 milioni rispetto a 0,4 milioni del 2009; il margine operativo lordo è pari a 0,5 milioni rispetto a 0,1 milioni, mentre l'utile netto è pari 0,3 milioni rispetto a 0,01 milioni dell'esercizio precedente. Gli investimenti effettuati nel 2010 ammontano a 0,03 milioni di euro rispetto a 0,2 milioni dell'esercizio precedente (che recepiva, in particolare, il conferimento del ramo d'azienda dell'azionista Servizi di Bordo).

Alla data di bilancio la posizione finanziaria netta è attiva per 0,9 milioni di euro rispetto a 0,6 milioni dell'esercizio precedente.

Aeropuertos Argentina 2000

La Società, costituita il 28 gennaio 1998, ha stipulato in data 9 febbraio 1998 un contratto di concessione, della durata di 30 anni, con il Governo argentino per la gestione di 33 aeroporti facenti parte del sistema aeroportuale nazionale.

Il bilancio al 31 dicembre 2010 della Società evidenzia un utile netto di 311,3 milioni di pesos rispetto all'utile netto di 245,3 milioni dell'esercizio precedente.

Il traffico passeggeri è cresciuto da 20,3 milioni dell'esercizio 2009 a 22,9 milioni dell'anno 2010 (+12,8%); il traffico aeromobili, attestatosi a 378,9 mila movimenti, è aumentato del 3,4% rispetto al 31 dicembre 2009.

La valutazione della partecipazione non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2009.

Eventi 2010: nel mese di febbraio 2010 la capogruppo SEA e Aeropuertos Argentina 2000 (AA2000) hanno definito la modalità di pagamento del credito residuo della capogruppo verso AA2000 pari a 533 mila dollari USA, in due tranche di pari importo, ad aprile e maggio 2010. Le due rate sono state pagate da AA2000, estinguendo in tal modo la posizione debitoria nei confronti del Gruppo SEA.

Nel mese di febbraio 2010 AA2000 ha provveduto al pagamento di dividendi come deliberato nell'Assemblea del 24 aprile 2009: la capogruppo SEA ha incassato dividendi per un controvalore di 53 mila euro. L'Assemblea del 19 marzo 2010 ha deliberato di distribuire dividendi ordinari per un valore di 40 milioni di pesos, delegando al Consiglio di amministrazione la decisione sulla tempistica del pagamento.

L'11 marzo 2010 la Comisión Nacional de Valores ha autorizzato l'offerta pubblica del prestito obbligazionario deliberato nel 2009; il 21 aprile 2010 AA2000 ha emesso obbligazioni per complessivi 41,8 milioni di dollari.

Il 3 dicembre 2010 la Comisión Nacional de Valores ha autorizzato l'offerta pubblica del prestito obbligazionario deliberato dalla Società il 13 settembre 2010; il 22 dicembre 2010 AA2000 ha emesso obbligazioni per complessivi 300 milioni di dollari con scadenza nel 2020.

Contratto di cessione: in data 3 dicembre 2008 l'ORSNA, ha autorizzato la cessione a Corporación America SA (CASA) del 26% delle azioni in AA2000 possedute da SEA, in applicazione della prima fase del contratto di cessione sottoscritto tra SEA e CASA il 9

agosto 2006. Il prezzo di tale cessione, pari a complessivi 4,9 milioni di euro, è stato interamente incassato da SEA. Pertanto, la partecipazione di SEA nel capitale sociale di AA2000 è pari al 10% del capitale sociale.

La seconda fase, relativa all'ulteriore 10% del valore della partecipazione, prevede che CASA conceda a SEA un'opzione PUT per la vendita a CASA del residuo 10% di AA2000, al prezzo di 7,5 milioni di euro. L'opzione PUT potrà essere esercitata da SEA entro trenta giorni dal quinto anniversario della data dell'accordo.

SEA manterrà il 10% di AA2000 per almeno cinque anni e trenta giorni dalla data dell'accordo e non avrà alcun obbligo di "representations and warranties" relativo agli aspetti gestionali operativi di AA2000.

GESAC

La Società, nel 2003, ha sottoscritto con ENAC la Convenzione di gestione totale dell'aeroporto di Napoli Capodichino, della durata di 40 anni. La bozza di bilancio al 31 dicembre 2010 evidenzia un utile netto di 7,6 milioni di euro rispetto all'utile netto di 5,0 milioni dell'esercizio precedente (+52%).

L'aeroporto ha registrato nel 2010 un traffico di 5,6 milioni di passeggeri (+4,9% rispetto al 31 dicembre 2009); le merci trattate sono state 5.326 tonnellate (-5,8% rispetto al 31 dicembre 2009), i movimenti aereomobili sono stati 63.564 (-0,7 % rispetto all'anno precedente).

Si segnala che il 3 marzo 2011 SEA ha ceduto la partecipazione del 5% detenuta in GESAC.

Rapporti infragruppo

In riferimento all'informativa, di cui all'art. 2428 del c.c., avente per oggetto i rapporti intrattenuti dalla

Società con le sue società controllate e collegate, sono di seguito riportati gli effetti di natura patrimoniale ed economica derivanti da tali operazioni sul bilancio al 31 dicembre 2010.

(migliaia di euro)	crediti	debiti	ricavi	proventi finanziari	dividendi	proventi da consol. fiscale	costi	oneri finanziari
Società partecipate:								
SEA Handling	13.717	-51.449	26.389			2.184	-14.643	-241
Malpensa Energia	36.667	-8.901	750	1.693			-28.969	
Malpensa Logistica Europa	1.790	-858	4.185					
Consorzio Malpensa Construction	621	-656	284					
SACBO	6	0	72					
Dufrital	6.909	-310	19.327		6.000			
CID Italia	1.035	-115	2.307				-30	
Disma	152	-92	279					
SEA Services	623	-384	1.140				-607	
Aeropuertos Argentina 2000	0	0			53			
Romairport	4							
Consorzio Milano Sistema in liq.		-25						
Totale	61.524	-62.790	54.733	1.693	6.053	2.184	-44.249	-241

I crediti e i debiti sono comprensivi dei ratei e risconti.

Altre informazioni

SEA non svolge attività di ricerca e sviluppo e non detiene direttamente o indirettamente azioni proprie.

Fatti di rilievo avvenuti

dopo la chiusura dell'esercizio

Per i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rimanda a quanto esposto nella relazione del Gruppo SEA.

Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

(euro)	31/12/2010	31/12/2009
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
B) Immobilizzazioni		
I. Immateriali		
1) Costi di impianto e di ampliamento	--	--
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	--	--
3) Diritti di brevetto industriale e di utilizzo di opere dell'ingegno	4.526.556	3.839.684
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	--	--
5) Avviamento	--	--
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	1.680.931	1.198.376
7) Altre	0,00	0,00
Totale	6.207.487	5.038.060
II. Materiali		
1) Terreni e fabbricati	1.076.426.846	1.048.266.476
2) Impianti e macchinario	54.164.831	62.477.763
3) Attrezzature industriali e commerciali	2.661.558	1.233.870
4) Altri beni	9.697.639	9.331.274
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	135.862.561	121.213.829
Totale	1.278.813.435	1.242.523.212
III. Finanziarie		
1) Partecipazioni in:		
a) imprese controllate	22.743.668	36.123.689
b) imprese collegate	10.599.328	10.599.328
c) altre imprese	1.137.249	3.525.862
Totale	34.480.246	50.248.879
2) Crediti		
a) verso imprese controllate:		
- entro 12 mesi	3.498.996	3.256.261
- oltre 12 mesi	0	3.498.996
Totale	3.498.996	6.755.257
a) verso imprese collegate	--	--
b) verso controllanti	--	--
c) verso altri:		
- entro 12 mesi	77.182	127.213
- oltre 12 mesi	430.516	692.435
Totale	507.698	819.648
Totale	4.006.694	7.574.905
3) Altri titoli	--	--
4) Azioni proprie	--	--
Totale	38.486.940	57.823.784
Totale immobilizzazioni	1.323.507.861	1.305.385.056

(euro)		31/12/2010	31/12/2009
C)	Attivo circolante		
I.	Rimanenze		
1)	Materie prime, sussidiarie e di consumo	9.546.506	9.261.944
2)	Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	--	--
3)	Lavori in corso su ordinazione	--	--
4)	Prodotti finiti e merci	--	--
5)	Acconti	--	--
	Totale	9.546.506	9.261.944
II.	Crediti		
1)	Verso clienti:		
	- entro 12 mesi	124.988.538	117.706.787
	- oltre 12 mesi	--	--
	Totale	124.988.538	117.706.787
2)	Verso imprese controllate:		
	- entro 12 mesi	47.459.417	54.512.579
	- oltre 12 mesi	--	--
	Totale	47.459.417	54.512.579
3)	Verso imprese collegate:		
	- entro 12 mesi	10.515.127	10.611.577
	- oltre 12 mesi	--	--
	Totale	10.515.127	10.611.577
4)	Verso controllanti	--	--
4 bis)	Crediti tributari:		
	- entro 12 mesi	2.990.443	4.022.100
	- oltre 12 mesi	--	--
	Totale	2.990.443	4.022.100
4 ter)	Imposte anticipate		
	- entro 12 mesi	37.960.119	47.725.186
	- oltre 12 mesi	--	--
	Totale	37.960.119	47.725.186
5)	Verso altri:		
	- entro 12 mesi	14.349.657	37.998.010
	- oltre 12 mesi	--	--
	Totale	14.349.657	37.998.010
	Totale	238.263.301	272.576.239
III.	Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
1)	Partecipazioni in imprese controllate	--	--
2)	Partecipazioni in imprese collegate	--	--
3)	Partecipazioni in imprese controllanti	--	--
4)	Altre partecipazioni	2.388.613	--
5)	Azioni proprie	--	--
6)	Altri titoli	--	--
	Totale	2.388.613	0
IV.	Disponibilità liquide		
1)	Depositi bancari e postali	22.575.953	25.454.485
2)	Assegni	--	--
3)	Denaro e valori in cassa	91.396	107.834
	Totale	22.667.349	25.562.319
	Totale attivo circolante	272.865.769	307.400.502
D)	Ratei e risconti	2.945.383	2.808.655
	Totale attivo	1.599.319.013	1.615.594.213

Stato patrimoniale passivo

(euro)		31/12/2010	31/12/2009
A)	Patrimonio netto		
I	Capitale sociale	27.500.000	27.500.000
II	Riserva da sovrapprezzo delle azioni	21.467.911	21.467.911
III	Riserve di rivalutazione	60.288.174	60.288.174
IV	Riserva legale	5.500.000	5.500.000
V	Riserve statutarie	--	--
VI	Riserva per azioni proprie in portafoglio	--	--
VII	Altre riserve:		
	Riserva straordinaria	154.073.187	86.529.241
	Riserva utili su cambi maturati	--	--
VIII	Utili (perdite) portati a nuovo	--	--
IX	Utile (perdita) dell'esercizio	59.780.009	67.543.946
	Totale patrimonio netto	328.609.281	268.829.272
B)	Fondi per rischi e oneri		
1)	Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili	--	--
2)	Fondi per imposte differite	8.104.388	9.224.637
3)	Altri fondi per rischi e oneri	563.267.534	569.174.200
	Totale fondi per rischi ed oneri	571.371.922	578.398.837
C)	Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato	52.327.852	54.756.856
D)	Debiti		
1)	Obbligazioni	--	--
2)	Obbligazioni convertibili	--	--
3)	Debiti verso soci per finanziamento	--	--
4)	Debiti verso banche:		
	- entro 12 mesi	63.382.504	60.996.964
	- oltre 12 mesi	278.615.042	312.226.918
	Totale	341.997.546	373.223.882
5)	Debiti verso altri finanziatori:		
	- entro 12 mesi	1.713.301	--
	- oltre 12 mesi	--	--
	Totale	1.713.301	0
6)	Acconti:		
	- entro 12 mesi	3.580.903	4.603.261
	- oltre 12 mesi	--	--
	Totale	3.580.903	4.603.261
7)	Debiti verso fornitori:		
	- entro 12 mesi	124.180.474	124.500.544
	- oltre 12 mesi	0	238.611
	Totale	124.180.474	124.739.155
8)	Debiti rappresentati da titoli di credito	--	--
9)	Debiti verso imprese controllate:		
	- entro 12 mesi	60.929.357	100.150.866
	- oltre 12 mesi	--	--
	Totale	60.929.357	100.150.866
10)	Debiti verso imprese collegate:		
	- entro 12 mesi	293.102	2.734.709
	- oltre 12 mesi	--	--
	Totale	293.102	2.734.709
11)	Debiti verso controllanti	--	--
12)	Debiti tributari:		
	- entro 12 mesi	38.665.486	42.718.432
	- oltre 12 mesi	--	--
	Totale	38.665.486	42.718.432

(euro)	31/12/2010	31/12/2009
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale:		
- entro 12 mesi	11.580.203	12.068.805
- oltre 12 mesi	--	--
Totale	11.580.203	12.068.805
14) Altri debiti:		
- entro 12 mesi	37.879.039	35.877.405
- oltre 12 mesi	--	--
Totale	37.879.039	35.877.405
Totale debiti	620.819.411	696.116.515
E) Ratei e risconti	26.190.547	17.492.733
Totale passivo	1.599.319.013	1.615.594.213

Conti d'ordine

(euro)	31/12/2010	31/12/2009
Garanzie personali prestate:		
a) Fidejussioni:		
a favore di imprese collegate	--	--
a favore di altri	54.698.908	69.629.610
Totale garanzie personali prestate	54.698.908	69.629.610
Garanzie reali prestate		
Pegno su crediti	8.056.728	8.058.455
Altri conti d'ordine:		
Impegni per contratti di appalto pluriennali e altri in corso di esecuzione	53.185.047	54.996.745
Garanzie ricevute		
a) Fidejussioni:		
a imprese controllate	17.500.000	21.500.000
altri	4.935.000	8.290.000
Totale garanzie personali ricevute	22.435.000	29.790.000
Totale conti d'ordine	138.375.683	162.474.810

Conto economico

(euro)	31/12/2010	31/12/2009
A) Valore della produzione		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	429.467.341	424.440.563
2) Variazione delle rimanenze di prodotti in lavorazione, semilavorati e finiti	--	--
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	--	--
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	--	--
5) Altri ricavi e proventi	25.392.122	26.217.868
Totale valore della produzione	454.859.463	450.658.431
B) Costi della produzione		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	14.667.478	13.089.617
7) Per servizi	123.905.219	119.758.655
8) Per godimento di beni di terzi	17.752.243	17.211.218
9) Per il personale		
a) salari e stipendi	102.550.862	86.680.367
b) oneri sociali	31.122.910	26.775.745
c) trattamento di fine rapporto	8.340.320	6.952.302
d) trattamento di quiescenza e simili	2.215.094	1.899.655
e) altri costi	2.460.094	12.958.384
Totale	146.689.280	135.266.453

(euro)	31/12/2010	31/12/2009
10) Ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	2.302.372	1.946.796
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	37.265.501	37.168.220
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	4.113.871	19.541.701
Totale	43.681.744	58.656.717
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-284.562	-929.833
12) Accantonamento per rischi	--	--
13) Altri accantonamenti	12.403.843	7.099.269
14) Oneri diversi di gestione	7.586.269	8.476.246
Totale costi della produzione	366.401.514	358.628.342
Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)	88.457.949	92.030.089
C) Proventi e oneri finanziari		
15) Proventi da partecipazioni:		
- da imprese controllate	0	5.659.864
- da imprese collegate	6.000.000	37.389.654
- altri	53.140	212.500
Totale	6.053.140	43.262.018
16) Altri proventi finanziari:		
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:		
- da imprese controllate	399.502	650.938
- da imprese collegate	--	--
- altri	--	--
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni	--	--
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante	--	--
d) proventi diversi dai precedenti:		
- da imprese controllate	1.293.105	1.709.794
- da imprese collegate	--	--
- da controllanti	--	--
- altri	387.234	889.026
Totale	2.079.841	3.249.758
17) Interessi e altri oneri finanziari:		
- da imprese controllate	242.429	709.666
- da imprese collegate	--	--
- da controllanti	--	--
- altri	10.978.843	15.757.943
Totale	11.221.272	16.467.609
17 bis) Utile e perdite su cambi	32.090	895.932
Totale proventi e oneri finanziari	-3.056.201	30.940.099
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie		
18) Rivalutazioni:		
a) di partecipazioni	0	42.095
b) di immobilizzazioni finanziarie	--	--
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante	--	--
Totale	0	42.095
19) Svalutazioni:		
a) di partecipazioni	13.380.020	29.667.550
b) di immobilizzazioni finanziarie	--	--
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante	--	--
Totale	13.380.020	29.667.550
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie	-13.380.020	-29.625.455
E) Proventi e oneri straordinari		
20) Proventi	33.784.365	7.090.366
21) Oneri	9.240.256	3.679.430
Totale delle partite straordinarie	24.544.109	3.410.936
Risultato prima delle imposte (A-B±C±D±E)	96.565.837	96.755.669
22) Imposte sul reddito dell'esercizio:		
a) imposte correnti	28.141.010	28.308.460
b) imposte differite	8.644.818	903.263
Totale	36.785.828	29.211.723
Utile (Perdita) dell'esercizio	59.780.009	67.543.946

Nota integrativa al bilancio SEA

Struttura e contenuto del bilancio

Il bilancio al 31 dicembre 2010, le cui voci vengono illustrate nella presente nota integrativa, è stato redatto nel rispetto delle norme previste dall'ordinamento giuridico italiano.

Lo stato patrimoniale, il conto economico e la nota integrativa sono stati redatti secondo gli schemi e le indicazioni stabiliti dagli articoli 2424, 2424-bis, 2425, 2425-bis, 2427 e 2427 - bis del c.c.

Per maggiori informazioni, e per una migliore rappresentazione della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della Società, sono stati elaborati lo stato patrimoniale, il conto economico in forma riclassificata ed il rendiconto finanziario a corredo della relazione sulla gestione.

I principi contabili adottati, e più avanti illustrati, uniformati ai principi generali richiamati dagli articoli 2423, 2423-bis e 2426 del c.c., enunciano i criteri seguiti nella valutazione delle diverse categorie di beni, nella determinazione degli ammortamenti e degli accantonamenti che hanno gravato sul conto economico.

Nel corso del corrente esercizio non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alla deroga di cui all'articolo 2423, quarto comma, del c.c.

Le note di commento alle voci di bilancio evidenziano le variazioni intervenute nella consistenza delle singole componenti patrimoniali ed economiche del bilancio stesso rispetto all'esercizio precedente.

Non sono state eseguite riclassificazioni del bilancio dell'esercizio precedente.

Lo stato patrimoniale, il conto economico e la nota integrativa sono espressi in unità di euro senza frazioni decimali.

L'incarico di revisione del bilancio dell'esercizio 2010 è affidato alla Società PricewaterhouseCoopers SpA.

Si attesta che tutte le operazioni poste in essere direttamente dalla Società risultano nelle scritture contabili.

Criteri di valutazione

Le valutazioni di bilancio sono effettuate in conformità ai principi di redazione del bilancio, ex artt. 2423 e 2423 - bis c.c., alle disposizioni ex artt. 2424 bis e 2426 c.c., al D.Lgs. n. 6 del 17 gennaio 2003 e ai principi contabili formulati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC), i quali interpretano e integrano

le norme di legge. Inoltre non esistono elementi dell'attivo e del passivo che ricadono sotto più voci dello stato patrimoniale. Di seguito sono illustrati i principi e i criteri di valutazione adottati per le principali voci di bilancio. Tali principi sono coerenti con quelli applicati nell'esercizio precedente.

Le **immobilizzazioni immateriali** sono iscritte al costo, al netto degli ammortamenti effettuati e sono ammortizzate secondo la residua possibilità di utilizzazione.

Le **immobilizzazioni materiali** sono iscritte al costo di acquisizione, incrementato dagli oneri di diretta imputazione e dalle rivalutazioni effettuate ai sensi di legge (L. 576/75, 72/83, 413/91) e sistematicamente ammortizzate in relazione alla loro presunta vita utile. Le immobilizzazioni materiali, che alla data di chiusura dell'esercizio risultano durevolmente di valore inferiore al loro valore residuo contabile, sono iscritte a tale minor valore. Le rettifiche di valore non vengono mantenute nei successivi bilanci se vengono meno i motivi che ne hanno determinato la modifica (art. 2426 punto 3 c.c. e OIC 16 par.XIII).

Le immobilizzazioni materiali gratuitamente reversibili sono iscritte distinguendo in voci separate la parte finanziata dalla Società da quella finanziata dallo Stato. La classificazione nell'attivo patrimoniale delle immobilizzazioni gratuitamente reversibili finanziate dallo Stato trova un fondamento normativo nella Convenzione ENAC/SEA del 4 settembre 2001 (che rinnova la precedente Convenzione del 7 maggio 1962) che prevede l'obbligo, a carico di SEA, di provvedere alla manutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali, senza distinzione delle diverse fonti di finanziamento, e un fondamento economico nel comune carattere di strumentalità dei beni per l'esercizio dell'attività d'impresa. La scadenza della Convenzione è fissata per il 2041.

Tali beni sono ammortizzati con il metodo dell'ammortamento finanziario a decorrere dall'esercizio 1999. Il valore netto da ammortizzare dei **beni gratuitamente devolvibili finanziati da SEA** è stato determinato, aggiungendo al costo storico al 31 dicembre 1998, gli incrementi dell'esercizio 1999 e degli esercizi successivi e portando in detrazione i fondi ammortamento economico-tecnico.

La quota costante di ammortamento finanziario è stata calcolata dividendo il valore netto residuo da ammortizzare per il numero di anni rimanenti fino al termine della Convenzione.

Per quanto riguarda i **beni gratuitamente devolvibili finanziati dallo Stato**, non sono stati calcolati ulteriori ammortamenti per l'esercizio 1999 e per gli esercizi successivi, ritenendo congruo il valore iscritto nei

corrispondenti fondi avendo tali beni, come contropartita, l'ammontare dei contributi dello Stato.

In base a un piano programmato di manutenzioni cicliche, relativo agli investimenti infrastrutturali oggetto di devoluzione gratuita predisposto ai fini dell'estensione della Convenzione ENAC/SEA al 2041, è stato iscritto un fondo di manutenzione ciclica, per assicurare le condizioni di funzionamento dei beni gratuitamente devolvibili in conformità alla Convenzione. I fabbricati ad uso civile sono stati assoggettati ad ammortamento economico-tecnico.

I lavori in corso sono contabilizzati al costo e classificati nell'attivo patrimoniale in analogia con i criteri adottati relativamente alle immobilizzazioni in esercizio.

Le aliquote adottate per gli ammortamenti dell'esercizio sono dettagliate nei commenti alle immobilizzazioni materiali.

Le **immobilizzazioni finanziarie** sono valutate al costo di acquisizione, o sottoscrizione, inclusivo degli oneri accessori di diretta imputazione. Le partecipazioni, quando ne ricorre il caso, vengono svalutate per tener conto delle perdite durature di valore.

Ai fini della determinazione della perdita duratura di valore, si ha riguardo all'andamento reddituale anche prospettico della partecipata e al suo patrimonio netto.

Le **rimanenze di beni di consumo** sono iscritte al minore tra il costo medio ponderato di acquisto, comprensivo di eventuali oneri accessori e il valore di mercato.

I **crediti** sono iscritti al valore nominale e adeguati al presunto valore di realizzazione, mediante l'iscrizione di un fondo rischi su crediti.

I **ratei e i risconti** sono calcolati in modo da consentire l'imputazione di costi e ricavi comuni a più esercizi, in applicazione al principio della competenza temporale, in accordo con l'art. 2424 bis del c.c.

Il **trattamento di fine rapporto**, determinato in conformità all'art. 2120 del c.c. e alla riforma dei fondi pensione, riflette l'effettivo debito maturato nei confronti dei dipendenti al 31 dicembre 2010.

I **fondi per rischi ed oneri** accolgono il valore stimato dei costi da sostenere a copertura di passività di natura determinata, di esistenza certa o probabile, delle quali sono indeterminati l'ammontare o la data di accadimento. Le stime sono determinate sulla base delle informazioni disponibili alla data di bilancio.

Con riferimento ai fondi finanziamenti da parte dello Stato e spese di ripristino, la classificazione a titolo di passività deriva dalla Convenzione ENAC/SEA del 4 settembre 2001, che impegna la Società a devolvere gratuitamente i cespiti, individuati dalla Convenzione

allo scadere della stessa, in condizioni di uso normale e di regolare funzionamento. Tali fondi sono costituiti a fronte di oneri di esistenza certa a manifestazione futura, dovuti alla devoluzione dei beni alla scadenza della Convenzione, avendo la funzione di evitare che la Società soggetta a Convenzione, all'atto della riconsegna dei beni, si trovi a dover ridurre, in corrispondenza dell'annullamento del loro valore contabile netto e del sostenimento di costi necessari a riportare i beni a condizione di uso normale e di regolare funzionamento, mezzi propri o di terzi per un ammontare equivalente. Questi fondi potranno divenire mezzi propri allo scadere della Convenzione se e nei limiti in cui, con la cessione gratuita dei cespiti, si desse luogo ad una eventuale plusvalenza.

Crediti/Debiti tributari e imposte differite

Le imposte sul reddito vengono calcolate ed accantonate, in relazione alla valutazione dell'onere fiscale di competenza dell'esercizio, nel rispetto della vigente normativa.

Vengono inoltre iscritte imposte differite sulla base delle differenze di natura temporanea tra l'imponibile fiscale e il risultato lordo civilistico. Qualora dal calcolo sopra menzionato emerga un onere fiscale anticipato, esso viene iscritto in bilancio tra i crediti, nei limiti della presumibile recuperabilità dello stesso. Qualora invece emerga un onere fiscale differito, esso viene iscritto in bilancio nel fondo imposte differite.

Per l'esercizio 2010 SEA ha aderito al consolidato fiscale nazionale con le Società controllate SEA Handling e Malpensa Energia.

I **crediti e i debiti in valuta** sono iscritti in bilancio al tasso di cambio corrente alla data dell'operazione. I crediti e debiti in valuta estera, secondo la riforma del diritto societario (D.Lgs.6/2003) e successivi decreti correttivi, vengono convertiti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio; i relativi utili e perdite su cambi vengono imputati al conto economico nella voce 17.bis "Utile o Perdite su cambi" e l'eventuale utile netto su cambi viene accantonato in un'apposita riserva non distribuibile fino al momento dell'incasso o del pagamento del credito o debito estero.

I **debiti** sono stati iscritti al valore nominale originariamente contabilizzato, individuando gli importi pagabili oltre l'esercizio successivo.

I **ricavi** sono iscritti quando si ha la certezza dell'esistenza del ricavo e la determinabilità dell'ammontare. I ricavi, espressi al netto di sconti, abbuoni, premi e imposta sul valore aggiunto, nel caso di prestazioni di servizi vengono rilevati o nel momento dell'ultimazione dei servizi o in via continuativa nel caso di ricavi generati dal trascorrere del tempo, come nel caso di contratti di locazioni, affitto, mutui. Nel caso di cessione di beni mobili, i ricavi si considerano conseguiti nel momento della spedizione o consegna dei beni e, se

diversa dalle precedenti, alla data di costituzione o trasferimento di proprietà o di altro diritto reale. Nel caso di vendita di beni immobili il ricavo sorge al momento della sottoscrizione del contratto di compravendita o quando si ha l'effetto traslativo o costitutivo della proprietà o di altro diritto reale. La contabilizzazione avviene nel rispetto del principio di competenza che impone a chiusura di periodo la rilevazione di ricavi non ancora fatturati o il risconto di fatturazioni anticipate.

I **contributi** in conto esercizio diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico nella voce altri ricavi e proventi.

I **costi**, contabilizzati al netto di sconti, abbuoni, premi e imposta sul valore aggiunto, sono relativi all'acquisto di beni, di servizi, di forza lavoro, di consumo di attività (tramite ammortamento o altro) nonché agli oneri per lo svolgimento dell'attività aziendale quale quelli finanziari, fiscali e straordinari. L'iscrizione avviene nel rispetto del principio di competenza

che impone a chiusura di periodo la rilevazione di costi non ancora contabilizzati o il risconto di fatturazioni anticipate.

Operazioni di copertura del rischio di interesse

Gli strumenti finanziari utilizzati per operazioni di copertura del rischio di variazione dei tassi d'interesse, relativamente a specifiche attività e passività di bilancio, sono rilevati in bilancio come segue: se il fair value degli strumenti derivati alla data di bilancio è positivo non si procede ad alcuna rilevazione contabile; alternativamente, in presenza di strumento derivato con fair value negativo, lo stesso viene iscritto tra i fondi per rischi ed oneri.

I **dividendi** sono contabilizzati nell'esercizio in cui vengono effettivamente incassati.

I **conti d'ordine** evidenziano le garanzie ricevute e quelle prestate e individuano inoltre gli impegni in essere alla data di bilancio.

Variazioni delle voci dell'attivo e del passivo

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni immateriali	
Saldo al 31/12/2010	6.207.487
Saldo al 31/12/2009	5.038.060
Variazione	1.169.427

Descrizione costi	Valore 31/12/2009	Incrementi esercizio	Giroconti/ Decrementi/ Svalutazioni	Ammortamento esercizio	Valore 31/12/2010
Costi di impianto e ampliamento	0	0	0	0	0
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	0	0	0	0	0
Diritti di brevetto industriale e di utilizzo di opere dell'ingegno	3.839.684	2.989.244	0	-2.302.372	4.526.556
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	0	0	0	0	0
Avviamento	0	0	0	0	0
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.198.376	3.471.799	-2.989.244	0	1.680.931
Altre	0	0	0	0	0
Totale	5.038.060	6.461.043	-2.989.244	-2.302.372	6.207.487

Le immobilizzazioni immateriali al 31 dicembre 2010 ammontano a 6.207 migliaia di euro rispetto a 5.038 migliaia dell'esercizio precedente. Tali beni non sono stati oggetto di svalutazioni, rivalutazioni e alienazioni.

Il valore residuo dei **diritti di utilizzazione di opere dell'ingegno**, il cui incremento netto dell'anno è stato di 687 migliaia di euro, risulta, al 31 dicembre 2010, pari a 4.527 migliaia. L'incremento dell'esercizio 2010 ha riguardato costi per l'acquisto di licenze per il sistema informativo aziendale, aeroportuale gestionale e per l'acquisto di componenti software. L'ali-

quota annuale di ammortamento è pari al 33,33%.

Il saldo al 31 dicembre 2010 delle **immobilizzazioni in corso e acconti**, pari a 1.681 migliaia di euro, è relativo a interventi sui sistemi informativi gestionali e operativi.

Costi di impianto ed ampliamento, di ricerca, di sviluppo e di pubblicità

Durante l'anno 2010 non sono state fatte ulteriori capitalizzazioni di tali costi. Pertanto, ai sensi dell'articolo 2426 del c.c., non sussistono limiti alla distribuità delle riserve in bilancio.

Precedenti rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni

Il costo storico all'inizio dell'anno è così composto

Descrizione costi	Costo storico	Ammortamenti esercizi prec.	Svalutazioni	Valore netto
Costi di impianto e ampliamento	1.056.022	-1.056.022	0	0
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	3.991.198	-3.991.198	0	0
Diritti di brevetto industriale e di utilizzo di opere dell'ingegno	24.276.699	-20.437.015	0	3.839.684
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	0	0	0	0
Avviamento	0	0	0	0
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.198.376	0	0	1.198.376
Altre	14.722.581	-14.691.402	-31.179	0
Totale	45.244.876	-40.175.637	-31.179	5.038.060

Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2010	1.278.813.435
Saldo al 31/12/2009	1.242.523.212
Variazione	36.290.223

	Saldo al 31/12/2009	Acquisti	Cessioni/ Demolizioni/ Insussistenze	Giroconti positivi	Giroconti negativi	Ammortam./ Svalutazioni	Saldo al 31/12/2010
Valori lordi							
Terreni e fabbricati	1.408.263.931	48.846	-1.460.894	49.989.093	-1.088.967	0	1.455.752.009
Impianti e macchinari	223.628.757	2.560	-190.083	2.348.055	0	0	225.789.289
Attrezzature industriali e commerciali	65.522.842	2.722.868	-13.231.061	0	0	0	55.014.649
Altri beni	80.594.922	1.420.029	-397.638	2.675.385	0	0	84.292.698
Immobilizzazioni in corso e acconti	157.118.696	68.578.341	-6.043	663.903	-54.587.469	0	171.767.428
Totale valori lordi	1.935.129.148	72.772.644	-15.285.719	55.676.436	-55.676.436	0	1.992.616.073
Fondi ammortamento							
Terreni e fabbricati	-354.761.558	0	585.258	0	0	-19.912.966	-374.089.266
Impianti e macchinari	-144.480.939	0	190.083	0	0	-12.381.678	-156.672.534
Attrezzature industriali e commerciali	-64.128.758	0	13.231.061	0	0	-1.295.180	-52.192.877
Altri beni	-71.219.643	0	344.267	0	0	-3.675.678	-74.551.054
Totale fondi ammortamento	-634.590.898	0	14.350.669	0	0	-37.265.502	-657.505.731
Fondi svalutazione							
Terreni e fabbricati	-5.235.897	0	0	0	0	0	-5.235.897
Impianti e macchinari	-16.670.055	0	0	0	0	1.718.131	-14.951.924
Attrezzature industriali e commerciali	-160.214	0	0	0	0	0	-160.214
Altri beni	-44.005	0	0	0	0	0	-44.005
Immobilizzazioni in corso e acconti	-35.904.867	0	0	0	0	0	-35.904.867
Totale fondi svalutazione	-58.015.038	0	0	0	0	1.718.131	-56.296.907
Valori netti							
Terreni e fabbricati	1.048.266.476	48.846	-875.636	49.989.093	-1.088.967	-19.912.966	1.076.426.846
Impianti e macchinari	62.477.763	2.560	0	2.348.055	0	-10.663.547	54.164.831
Attrezzature industriali e commerciali	1.233.870	2.722.868	0	0	0	-1.295.180	2.661.558
Altri beni	9.331.274	1.420.029	-53.371	2.675.385	0	-3.675.678	9.697.639
Immobilizzazioni in corso e acconti	121.213.829	68.578.341	-6.043	663.903	-54.587.469	0	135.862.561
Totale valori netti	1.242.523.212	72.772.644	-935.050	55.676.436	-55.676.436	-35.547.371	1.278.813.435

Alla data di bilancio, le immobilizzazioni materiali risultano pari a 1.278.813 migliaia di euro, con un incremento netto di 36.290 migliaia rispetto al 31 dicembre 2009.

Gli acquisti dell'anno, pari a 72.773 migliaia di euro, di cui 666 migliaia finanziati dallo Stato, sono espressi al netto degli investimenti (324 migliaia) a carico della società collegata Dufrital (accordo commerciale siglato nell'anno 2008). Gli investimenti si riferiscono per 63.457 migliaia di euro a interventi infrastrutturali (piste, piazzali, strade e fabbricati) e per 9.316 migliaia ad acquisti o interventi su beni mobili. Gli interventi infrastrutturali che hanno interessato lo scalo di Linate nel 2010 sono pari a 21.700 migliaia di euro, di cui i principali riguardano la realizzazione del nuovo parcheggio passeggeri (14.400 migliaia), i cui lavori si sono conclusi nel dicembre 2010; la riqualifica del parcheggio multipiano passeggeri per 2.518 migliaia e l'adeguamento degli impianti di condizionamento per 908 migliaia di euro.

Tra gli investimenti infrastrutturali realizzati nello scalo di Malpensa, che nell'anno 2010 sono pari a 41.757 migliaia di euro, di cui 666 migliaia finanziati dallo Stato, si segnala:

- l'avanzamento delle opere del terzo satellite del Terminal 1 per 11.710 migliaia di euro
- l'ampliamento delle strutture esistenti e la realizzazione delle nuove sezioni dell'impianto smistamento bagagli per 1.376 migliaia di euro
- l'ampliamento dell'area cargo e la copertura del raccordo ferroviario per 9.757 migliaia di euro
- la riqualifica del piazzale aeromobili del Terminal 2 per 7.044 migliaia di euro.

Relativamente agli investimenti sulla categoria dei beni mobili si evidenziano i lavori sull'impianto di movimentazione bagagli di Linate, per 1.823 migliaia di euro, gli investimenti in attrezzature, per 2.250 migliaia, gli interventi sulla rete aziendale, per 1.068 migliaia di euro.

La voce "Cessioni/Demolizioni/Insussistenze" espone le insussistenze e i valori dei beni alienati e distrutti nel corso dell'anno. Nel mese di giugno 2010, SEA ha realizzato un'operazione di "sale and lease back" di otto macchine X-Ray per il controllo passeggeri, il cui valore storico di acquisto era di 13.227 migliaia di euro. Il prezzo di vendita, pari a 6.400 migliaia di euro, ha generato plusvalenze in quanto i suddetti beni erano completamente ammortizzati alla data di cessione. La plusvalenza è stata riscontata sulla durata del contratto.

Negli anni 2007 e 2008, la società aveva contabilizzato una svalutazione pari a 58.015 migliaia di euro in conseguenza del de-hubbing di Malpensa da parte di Alitalia, principale vettore operante negli scali aereo-

portuali milanesi. In particolare, 23.100 migliaia di euro erano riferiti alla svalutazione del sistema di smistamento bagagli (BHS) e 34.915 migliaia alla svalutazione del terzo satellite di Malpensa.

Le svalutazioni contabilizzate in esercizi precedenti sono state sostanzialmente confermate anche nel bilancio 2010, alla luce delle prospettive relative all'andamento del traffico, nonché dell'assenza di ulteriori fattori interni ed esterni che potessero avere impatto significativo sul sistema aeroportuale di Malpensa.

Gli ammortamenti dell'esercizio sono stati iscritti in bilancio adottando le seguenti aliquote:

	%
Fabbricati di proprietà ad uso civile	1
Beni gratuitamente reversibili	
- fabbricati industriali finanziati da SEA	ammortamento finanziario
- piste finanziate da SEA	ammortamento finanziario
- fabbricati industriali finanziati dallo Stato	nessun ammortamento
- piste finanziate dallo Stato	nessun ammortamento
Impianti e macchinario	10
Attrezzature industriali e commerciali	
- apparecchi di segnalazione e attrezzatura di pista	31,5
- attrezzatura varia e minuta	25
Altri beni	
- mobili e arredi	12
- automezzi e mezzi di piazzale	20
- autovetture	25
- macchine elettromeccaniche ed elettroniche	20

La quota di ammortamento per i beni entrati in uso nell'esercizio è stata calcolata secondo il metodo del pro-rata temporis.

I beni acquistati nell'anno 2010 di costo unitario non superiore a 516,46 euro sono stati spesi interamente nell'esercizio. Tale contabilizzazione non genera alcun effetto distorsivo sul bilancio dell'esercizio in corso.

Con decorrenza 1° gennaio 2008 non sono più stati effettuati, ai fini fiscali, ammortamenti anticipati extra contabili con contestuale iscrizione delle relative imposte differite.

Nell'esercizio 2010 sono state rilevate plusvalenze pari a 837 migliaia di euro e minusvalenze pari a 789 migliaia, principalmente attribuibili alle demolizioni di beni immobili.

I giri contabili da una ad altra voce delle immobilizzazioni derivano dalla riclassificazione degli acconti per acquisizione dei beni o avanzamento delle opere e dall'ultimazione dei lavori in corso con conseguente entrata in funzione dei beni.

Terreni e fabbricati

	Saldo al 31/12/2009	Acquisti	Cessioni/ Demolizioni/ Insussistenze	Rett.	Giroconti positivi	Giroconti negativi	Ammortam./ Svalutazioni	Saldo al 31/12/2010
Valori lordi								
Beni di proprietà SEA	7.690.027	48.846	0	0	24.549	0	0	7.763.422
Beni gratuitamente reversibili	1.400.573.904	0	-1.460.894	0	49.964.544	-1.088.967	0	1.447.988.587
Totale valori lordi	1.408.263.931	48.846	-1.460.894	0	49.989.093	-1.088.967	0	1.455.752.009
Fondi ammortamento								
Fondi ammortamento economico tecnico								
Beni di proprietà SEA	-351.021	0	0	0	0	0	-23.335	-374.356
Beni gratuitamente reversibili	-123.632.187	0	207.405	0	0	0	0	-123.424.782
Totale fondi ammort. economico tecnico	-123.983.208	0	207.405	0	0	0	-23.335	-123.799.138
Fondi ammortamento finanziario								
Beni di proprietà SEA	0	0	0	0	0	0	0	0
Beni gratuitamente reversibili	-230.778.350	0	377.853	0	0	0	-19.889.631	-250.290.128
Totale fondi ammort. finanziario	-230.778.350	0	377.853	0	0	0	-19.889.631	-250.290.128
Totale fondi ammortamento	-354.761.558	0	585.258	0	0	0	-19.912.966	-374.089.266
Fondi svalutazione								
Beni di proprietà SEA	0	0	0	0	0	0	0	0
Beni gratuitamente reversibili	-5.235.897	0	0	0	0	0	0	-5.235.897
Totale fondi svalutazione	-5.235.897	0	0	0	0	0	0	-5.235.897
Valori netti								
Beni di proprietà SEA	7.339.006	48.846	0	0	24.549	0	-23.335	7.389.066
Beni gratuitamente reversibili	1.040.927.470	0	-875.636	0	49.964.544	-1.088.967	-19.889.631	1.069.037.780
Totale valori netti	1.048.266.476	48.846	-875.636	0	49.989.093	-1.088.967	-19.912.966	1.076.426.846

Beni di proprietà SEA

	Saldo al 31/12/2009	Acquisti	Cessioni/ Demolizioni/ Insussistenze	Rett.	Giroconti positivi	Giroconti negativi	Ammortam./ Svalutazioni	Saldo al 31/12/2010
Valori lordi								
Terreni	329.265	0	0	0	0	0	0	329.265
Aree espropriate	2.605.320	0	0	0	0	0	0	2.605.320
Fabbricati ad uso civile	4.755.442	48.846	0	0	24.549	0	0	4.828.837
Totale valori lordi	7.690.027	48.846	0	0	24.549	0	0	7.763.422
Fondi ammort. economico tecnico								
Fabbricati ad uso civile	-351.021	0	0	0	0	0	-23.335	-374.356
Totale fondi ammort. economico tecnico	-351.021	0	0	0	0	0	-23.335	-374.356
Valori netti								
Terreni	329.265	0	0	0	0	0	0	329.265
Aree espropriate	2.605.320	0	0	0	0	0	0	2.605.320
Fabbricati ad uso civile	4.404.421	48.846	0	0	24.549	0	-23.335	4.454.481
Totale valori netti	7.339.006	48.846	0	0	24.549	0	-23.335	7.389.066

Beni gratuitamente reversibili

	Saldo al 31/12/2009	Acquisti	Cessioni/ Demolizioni/ Insussistenze	Rett.	Giroconti positivi	Giroconti negativi	Ammortam./ Svalutazioni	Saldo al 31/12/2010
Valori lordi								
1.2.a) finanziati da SEA	960.459.981	0	-1.269.695	0	48.875.577	-1.088.967	0	1.006.976.896
1.2.b) finanziati dallo Stato:								
legge 825/73 - 299/79	23.993.115	0	-139.843	0	0	0	0	23.853.272
legge 41/86	7.251.815	0	-36.532	0	207.668	0	0	7.422.951
legge 449/85	408.868.993	0	-14.824	0	881.299	0	0	409.735.468
Totale	440.113.923	0	-191.199	0	1.088.967	0	0	441.011.691
Totale valori lordi	1.400.573.904	0	-1.460.894	0	49.964.544	-1.088.967	0	1.447.988.587
Fondi ammortamenti								
Fondi ammortamento economico tecnico								
1.2.a) finanziati da SEA	-110.866.674	0	154.783	0	0	0	0	-110.711.891
1.2.b) finanziati dallo Stato								
legge 825/73 - 299/79	-6.683.622	0	43.006	0	0	0	0	-6.640.616
legge 41/86	-1.701.815	0	9.498	0	0	0	0	-1.692.317
legge 449/85	-4.380.076	0	118	0	0	0	0	-4.379.958
Totale	-12.765.513	0	52.622	0	0	0	0	-12.712.891
Totale fondi ammort. economico tecnico	-123.632.187	0	207.405	0	0	0	0	-123.424.782
Fondi ammortamento finanziario								
1.2.a) finanziati da SEA	-230.778.350	0	377.853	0	0	0	-19.889.631	-250.290.128
1.2.b) finanziati da Stato	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale fondi ammort. finanziario	-230.778.350	0	377.853	0	0	0	-19.889.631	-250.290.128
Totale fondi ammort.	-354.410.537	0	585.258	0	0	0	-19.889.631	-373.714.910
Fondi svalutazione								
1.2.a) finanziati da SEA	-5.235.897	0	0	0	0	0	0	-5.235.897
1.2.b) finanziati da Stato	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale fondi svalutazione	-5.235.897	0	0	0	0	0	0	-5.235.897
Valori netti								
1.2.a) finanziati da SEA	613.579.059	0	-737.059	0	48.875.577	-1.088.967	-19.889.631	640.738.980
1.2.b) finanziati da Stato								
legge 825/73 - 299/79	17.309.493	0	-96.837	0	0	0	0	17.212.656
legge 41/86	5.550.000	0	-27.034	0	207.668	0	0	5.730.634
legge 449/85	404.488.917	0	-14.706	0	881.299	0	0	405.355.510
Totale	427.348.410	0	-138.577	0	1.088.967	0	0	428.298.800
Totale valori netti	1.040.927.469	0	-875.636	0	49.964.544	-1.088.967	-19.889.631	1.069.037.780

Beni mobili

	Saldo al 31/12/2009	Acquisti	Distruz./rett/ insuss./vendite	Giroconti positivi	Giroconti negativi	Ammortam./ Svalutazioni	Saldo al 31/12/2010
Valori lordi							
Impianti e macchinario	223.628.757	2.560	-190.083	2.348.055	0	0	225.789.289
Attrezzature industriali e commerciali:							
attrezzatura di pista	17.714.549	200.100	0	0	0	0	17.914.649
attrezzatura varia e minuta	47.808.293	2.522.768	-13.231.061	0	0	0	37.100.000
Totale	65.522.842	2.722.868	-13.231.061	0	0	0	55.014.649
Altri beni:							
mobili e arredi	18.551.131	416.966	0	0	0	0	18.968.097
automezzi	6.987.409	128.292	-127.238	0	0	0	6.988.463
macchine elettromeccaniche ed elettroniche	55.056.382	874.771	-270.400	2.675.385	0	0	58.336.138
Totale	80.594.922	1.420.029	-397.638	2.675.385	0	0	84.292.698
Totale valori lordi	369.746.521	4.145.457	-13.818.782	5.023.440	0	0	365.096.636
Fondi ammortamento							
Fondi ammort. ordinario							
Impianti e macchinario	-144.480.939	0	190.083	0	0	-12.381.678	-156.672.534
Attrezzature industriali e commerciali:							
attrezzatura di pista	-17.276.562	0	0	0	0	-356.031	-17.632.593
attrezzatura varia e minuta	-46.852.196	0	13.231.061	0	0	-939.149	-34.560.284
Totale	-64.128.758	0	13.231.061	0	0	-1.295.180	-52.192.877
Altri beni:							
mobili e arredi	-16.041.331	0	0	0	0	-533.266	-16.574.597
automezzi	-6.422.421	0	73.866	0	0	-271.064	-6.619.619
macchine elettrom. ed elettroniche	-48.755.891	0	270.401	0	0	-2.871.348	-51.356.838
Totale	-71.219.643	0	344.267	0	0	-3.675.678	-74.551.054
Totale fondi ammort. ordinario	-279.829.340	0	13.765.411	0	0	-17.352.536	-283.416.465
Fondi svalutazione							
Impianti e macchinario	-16.670.055	0	0	0	0	1.718.131	-14.951.924
Attrezzature industriali e commerciali:							
attrezzatura di pista	0	0	0	0	0	0	0
attrezzatura varia e minuta	-160.214	0	0	0	0	0	-160.214
Totale	-160.214	0	0	0	0	0	-160.214
Altri beni:							
mobili e arredi	0	0	0	0	0	0	0
automezzi	0	0	0	0	0	0	0
macchine elettrom.ed elettroniche	-44.005	0	0	0	0	0	-44.005
Totale	-44.005	0	0	0	0	0	-44.005
Totale fondi svalutazione	-16.874.274	0	0	0	0	1.718.131	-15.156.143
Valori netti							
Impianti e macchinario	62.477.763	2.560	0	2.348.055	0	-10.663.547	54.164.831
Attrezzature industriali e commerciali:							
attrezzatura di pista	437.987	200.100	0	0	0	-356.031	282.056
attrezzatura varia e minuta	795.883	2.522.768	0	0	0	-939.149	2.379.502
Totale	1.233.870	2.722.868	0	0	0	-1.295.180	2.661.558
Altri beni:							
mobili e arredi	2.509.800	416.966	0	0	0	-533.266	2.393.500
automezzi	564.988	128.292	-53.372	0	0	-271.064	368.844
macchine elettrom. ed elettroniche	6.256.486	874.771	1	2.675.385	0	-2.871.348	6.935.295
Totale	9.331.274	1.420.029	-53.371	2.675.385	0	-3.675.678	9.697.639
Totale valori netti	73.042.907	4.145.457	-53.371	5.023.440	0	-15.634.405	66.524.028

Immobilizzazioni in corso e acconti

	Saldo al 31/12/2009	Acquisti/ Lavori eseguiti	Rettifiche/ Demolizioni/ Insistenze	Giroconti e riclassifiche positive	Lavori finiti/ Giroconti e riclassifiche negative	Svalut.	Saldo al 31/12/2010
Beni di proprietà	1.250.483	5.170.209	-6.002	0	-5.023.439	0	1.391.251
Beni gratuitamente reversibili							
a) finanziati da SEA	55.667.363	61.990.505	-41	662.032	-49.564.030	0	68.755.829
b) finanziati dallo Stato:							
- legge 449/85 opere	63.793.719	355.000	0	0	0	0	64.148.719
- legge 449/85 spese generali	0	310.567	0	0	0	0	310.567
Totale	63.793.719	665.567	0	0	0	0	64.459.286
Totale gratuitamente reversibili	119.461.082	62.656.072	-41	662.032	-49.564.030	0	133.215.115
Beni finanziati dall'Unione Europea							
spese generali	502.264	752.060	0	1.871	0	0	1.256.195
Totale immobilizzazioni in corso	121.213.829	68.578.341	-6.043	663.903	-54.587.469	0	135.862.561
Acconti per immobilizzazioni	0	0	0	0	0	0	0
Totale	121.213.829	68.578.341	-6.043	663.903	-54.587.469	0	135.862.561

La voce immobilizzazioni in corso su beni di proprietà della Società si riferisce ad impianti ed attrezzature complesse che, una volta ultimate, saranno riclassificate nelle specifiche categorie di beni.

Le immobilizzazioni in corso su beni gratuitamente reversibili, una volta ultimate, saranno riclassificate rispettivamente nelle voci "terreni e fabbricati gratui-

tamente reversibili finanziati da SEA" o "terreni e fabbricati gratuitamente reversibili finanziati dallo Stato".

La voce finanziamento Unione Europea si riferisce alle spese di progettazione per il parco logistico merci e scalo ferroviario, da realizzare nell'area cargo dell'aeroporto di Malpensa.

Valori storici e rivalutazioni immobilizzazioni materiali al 31/12/2010

Beni	Costo storico	L. 576/75	L. 72/83	L. 413/91	Saldo al 31/12/2010
Terreni e fabbricati					
di proprietà sociale:					
- Terreni	322.249	7.016	0	0	329.265
- Aree espropriate	2.094.187	0	130.310	380.822	2.605.319
- Fabbricati	4.147.726	19.979	0	661.131	4.828.836
Totale beni di proprietà	6.564.162	26.995	130.310	1.041.953	7.763.420
Gratuitamente reversibili					
Finanziati da SEA:					
- Linate	282.198.888	2.698.553	8.394.366	25.036.838	318.328.645
- Malpensa	662.515.220	2.422.363	6.397.122	17.313.547	688.648.252
Totale gratuitamente reversibili finanz. SEA	944.714.108	5.120.916	14.791.488	42.350.385	1.006.976.897
Finanziati dallo Stato:					
- Linate	13.305.365	0	0	2.251.099	15.556.464
Legge 825/73-299/79	5.882.413	0	0	2.251.099	8.133.512
Legge 41/86	7.422.952	0	0	0	7.422.952
- Malpensa	421.911.494	0	0	3.543.734	425.455.228
Legge 825/73-299/79	12.176.027	0	0	3.543.734	15.719.760
Legge 449/85	409.735.467	0	0	0	409.735.467
Totale gratuitamente reversibili finanz.Stato	435.216.859	0	0	5.794.833	441.011.692
Totale gratuitamente reversibili	1.379.930.967	5.120.916	14.791.488	48.145.218	1.447.988.589
Totale terreni e fabbricati	1.386.495.129	5.147.911	14.921.798	49.187.171	1.455.752.009
Impianti e macchinario	225.741.817	47.472	0	0	225.789.289
Attrezzature industriali e commerciali					
- Attrezzature di pista	17.911.822	2.828	0	0	17.914.650
- Attrezzatura varia e minuta	37.094.672	5.327	0	0	37.099.999
Totale attrezzature industriali e commerciali	55.006.494	8.155	0	0	55.014.649
ALTRI BENI:					
- Mobili e arredi	18.935.582	32.515	0	0	18.968.097
- Automezzi	6.988.015	448	0	0	6.988.463
- Macchine elettromeccaniche ed elettroniche	58.335.467	671	0	0	58.336.138
Totale altri beni	84.259.064	33.634	0	0	84.292.698
Totale generale	1.751.502.504	5.237.172	14.921.798	49.187.171	1.820.848.645

Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2010	38.486.939
Saldo al 31/12/2009	57.823.784
Variazione	19.336.845

Partecipazioni

Le partecipazioni, tutte possedute direttamente, hanno subito nel corso dell'anno le seguenti variazioni:

	Valore al 31/12/2009	Incrementi/ Rivalutazioni/ Riclassifiche	Decrementi/ Riclassifiche	Svalutazioni Rivalutazioni	Valore al 31/12/2010
Imprese controllate					
SEA Handling	29.076.130	0	0	-13.380.021	15.696.109
Malpensa Energia	7.025.868	0	0	0	7.025.868
Consorzio Malpensa Construction	21.691	0	0	0	21.691
Totale	36.123.689	0	0	-13.380.021	22.743.668
Imprese collegate					
SACBO	4.561.815	0	0	0	4.561.815
Dufrital	3.284.397	0	0	0	3.284.397
Malpensa Logistica Europa	1.673.927	0	0	0	1.673.927
CID Italia	538.002	0	0	0	538.002
Disma	421.187	0	0	0	421.187
SEA Service	120.000	0	0	0	120.000
Totale	10.599.328	0	0	0	10.599.328
Altre imprese					
GESAC	2.388.613	0	-2.388.613	0	0
Aeropuertos Argentina 2000 SA	1.111.111	0	0	0	1.111.111
Consorzio Milanosistema	25.000	0	0	0	25.000
Romairport	1.133	0	0	0	1.133
SITA - Soc. Intern. de Télécom.Aeronautiques					
Società Cooperativa di diritto belga	5	0	0	0	5
Totale	3.525.862	0	-2.388.613	0	1.137.249
Acconti per acquisto partecipazioni	0	0	0	0	0
Totale partecipate	50.248.879	0	-2.388.613	-13.380.021	34.480.245

Il 14 ottobre 2010 l'Assemblea ordinaria di SEA Handling ha approvato la situazione patrimoniale al 30 giugno 2010 e ha deliberato di rinviare, nei termini previsti dall'art.2446 comma 2 del c.c., la copertura delle perdite pari a 17.404 migliaia di euro, di cui 8.974 migliaia relative all'esercizio 2009 portate a nuovo.

Al 31 dicembre 2010 il capitale sociale è composto da n.38.050.394 azioni da nominali 1 euro ciascuna.

In chiusura dell'esercizio 2010 è stata rilevata la svalutazione della partecipazione, per perdite registrate da SEA Handling, di 13.380 migliaia di euro.

Il 3 marzo 2011 SEA ha sottoscritto, al prezzo di 8.200 migliaia di euro, il contratto di cessione del 5% della partecipazione in GESAC. Al 31 dicembre 2010, in bilancio la partecipazione è stata riclassificata dalle immobilizzazioni finanziarie alle attività finanziarie dell'attivo circolante.

Crediti

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Imprese controllate	3.498.996	6.755.257	-3.256.261
Imprese collegate	0	0	0
Imprese controllanti	0	0	0
Altri	507.698	819.648	-311.950
Totale	4.006.694	7.574.905	-3.568.211

Il credito finanziario verso imprese controllate si riferisce al contratto di finanziamento tra SEA e Malpensa Energia, attraverso il quale SEA concede un finanziamento di 25.823 migliaia di euro, ad un tasso fisso del 7,98%, a valere su fondi di provvista BEI destinati alla realizzazione della centrale tecnologica. Nel corso dell'anno il credito è diminuito di 3.256 mi-

gliaia di euro per il rimborso del capitale secondo il piano di ammortamento.

La voce crediti verso altri rileva depositi cauzionali per 138 migliaia di euro e altri crediti di natura finanziaria per 370 migliaia.

Attivo circolante

Rimanenze	
Saldo al 31/12/2010	9.546.506
Saldo al 31/12/2009	9.261.944
Variazione	284.562

La voce rimanenze è composta dai beni di consumo giacenti in magazzino al 31 dicembre 2010.

Crediti	
Saldo al 31/12/2010	238.263.301
Saldo al 31/12/2009	272.576.239
Variazione	-34.312.938

Crediti	31/12/2009	Incrementi (Decrementi) e riclassifiche	(Accanton. a fondi)	Utilizzo/ Scioglimento fondi	31/12/2010
1) Verso clienti:					
clienti, fatture e note di credito					
da emettere	222.016.532	-26.404.270	0	0	195.612.262
fondo rischi su crediti	-104.309.745	168.718	-3.940.382	37.457.685	-70.623.724
	117.706.787	-26.235.552	-3.940.382	37.457.685	124.988.538
2) Verso imprese controllate	54.512.579	-7.053.162	0	0	47.459.417
3) Verso imprese collegate	10.611.577	-96.450	0	0	10.515.127
4 bis) Crediti tributari	4.022.100	-1.031.657	0	0	2.990.443
4 ter) Imposte anticipate	47.725.186	-9.765.067	0	0	37.960.119
5) Verso altri:					
crediti verso altri	39.699.997	-23.889.516	0	0	15.810.481
fondo rischi su crediti	-1.701.987	-168.718	-173.489	583.370	-1.460.824
	37.998.010	-24.058.234	-173.489	583.370	14.349.657
Totale crediti	272.576.239	-68.240.122	-4.113.871	38.041.055	238.263.301

I criteri di adeguamento dei crediti commerciali al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo stato del contenzioso. Gli accantonamenti, pari a 3.940 migliaia di euro, 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. La voce utilizzi/scioglimenti è riconducibile alla chiusura dei contenziosi intervenuti nel corso dell'anno, per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

Di seguito sono descritti i principali accordi :

- **vertenza Volare Airlines in A.S. e Air Europe in A.S.**
Il Gruppo SEA ha sottoscritto un accordo, nel 2010, che ha previsto la chiusura delle azioni revocatorie, la rinuncia dei crediti vantati nei confronti delle procedure concorsuali e il pagamento di una somma

omnicomprensiva di 4,7 milioni di euro

- **contenzioso infrastrutture centralizzate e altre contestazioni.** In data 19 gennaio 2011 il Gruppo SEA e il Gruppo Alitalia hanno sottoscritto un accordo per la risoluzione del contenzioso iniziato nel 2004 e relativo ai corrispettivi per i servizi centralizzati resi da SEA al vettore AirOne negli aeroporti di Malpensa e Linate e per altre contestazioni in corso con il Gruppo Alitalia. L'accordo, a fronte del pagamento a favore di SEA di quanto pattuito, ha previsto la rinuncia alle reciproche pretese
- **contenzioso caterer.** La transazione ha definito ogni pendenza insorta in relazione alle attività svolte dai caterer nei sedimi aeroportuali di Linate e Malpensa, con particolare riferimento ai corrispettivi applicati dal Gruppo SEA.

I crediti verso imprese controllate e collegate derivano da corrispettivi per servizi resi da SEA e da riaddebiti di costi, così dettagliati:

Imprese controllate	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Malpensa Energia	33.120.652	31.523.384	1.597.268
SEA Handling	13.717.289	22.264.581	-8.547.292
Consorzio Malpensa Construction	621.476	724.614	-103.138
Totale	47.459.417	54.512.579	-7.053.162
Imprese collegate	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Dufrital	6.908.755	6.079.380	829.375
Malpensa Logistica Europa	1.790.152	3.436.583	-1.646.431
CID Italia	1.035.209	871.926	163.283
SEA Services	622.988	139.105	483.883
Disma	152.340	57.836	94.504
SACBO	5.683	26.747	-21.064
Totale	10.515.127	10.611.577	-96.450

In riferimento alle imprese controllate, i crediti verso Malpensa Energia si riferiscono per 30.854 migliaia di euro alla gestione della tesoreria centralizzata e per il resto al corrispettivo per la gestione, in esclusiva, delle centrali di cogenerazione degli aeroporti di Malpensa e di Linate, a riaddebiti di costi e a service per specifiche attività; i crediti verso il Consorzio Malpensa Construction derivano da prestazioni per progettazione.

Il credito verso SEA Handling si riferisce a prestazioni di servizi resi alla controllata, corrispettivi dovuti a SEA in qualità di gestore aeroportuale e riaddebiti di costi. In dettaglio:

- service per specifiche attività, prelievi dal magazzino SEA, utilizzo del sistema DCS ARCO e delle strutture per lo svolgimento dell'attività di assistenza aeroportuale, riaddebiti di costi per 11.593 migliaia di euro
- diritti per utilizzo beni comuni per 2.124 migliaia di euro.

In relazione alle imprese collegate, i crediti verso Dufrital e CID Italia si riferiscono prevalentemente a royalty per attività commerciali a Malpensa e a Linate; i crediti verso Malpensa Logistica Europa si riferiscono

a corrispettivi per la concessione di handling cargo negli aeroporti di Malpensa e Linate, a riaddebiti di costi e a service per specifiche attività; i crediti verso SEA Services si riferiscono principalmente a ricavi per concessione di attività di ristorazione; i crediti verso Disma sono relativi a concessioni, a riaddebiti di costi per servizi generali e a service per specifiche attività; i crediti verso SACBO sono relativi ad attività di service.

I crediti tributari al 31 dicembre 2010 sono pari a 2.990 migliaia di euro. Tale saldo si riferisce principalmente al credito per istanza di rimborso del 10% dell'IRAP pagata negli esercizi precedenti (2.233 migliaia), ad acconti IRAP (269 migliaia), e a crediti IVA (134 migliaia).

I crediti per imposte anticipate, pari a 37.960 migliaia di euro, si riferiscono prevalentemente all'iscrizione in bilancio di fondi e svalutazioni tassate. Le imposte anticipate sono state conteggiate sulla base delle aliquote fiscali vigenti al 31 dicembre 2010. Si specifica che la Società non ha perdite fiscali pregresse. Per il dettaglio della composizione della voce si rimanda alla tabella "rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti" del conto economico.

La voce **crediti verso altri** comprende le seguenti voci:

	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Var. %
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85	9.409.101	22.585.799	-13.176.698	-58,3
Crediti verso lo Stato per causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e Trasporti	3.195.087	3.021.598	173.489	5,7
Crediti diversi	2.117.821	10.328.665	-8.210.844	-79,5
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	877.599	3.086.845	-2.209.246	-71,6
Credito verso il Ministero delle Comunicazioni per ponti radio	210.871	262.438	-51.567	-19,6
Crediti verso Aeropuertos Argentina 2000 SA	0	414.652	-414.652	n.s.
Totale	15.810.479	39.699.997	-23.889.518	-60,2
Fondo svalutazione altri crediti	-1.460.822	-1.701.987	241.165	-14,2
Totale	14.349.657	37.998.010	-23.648.353	-62,2

I crediti verso lo Stato per contributi ex L.449/85, pari a 9.409 migliaia di euro, di cui 105 migliaia scaturiti nell'esercizio 2010, sono diminuiti di 13.177 migliaia in seguito all'incasso, nel 2010 dei crediti sorti negli esercizi 2008 e 2009.

La voce crediti diversi, pari a 2.118 migliaia di euro, comprende i crediti da attività di biglietteria, passata da SEA Handling a SEA nell'anno 2009, e a crediti di

varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, crediti verso compagnie assicurative e altre posizioni minori).

Il credito verso il Ministero delle Comunicazioni, pari a 211 migliaia di euro, si riferisce ai maggiori pagamenti effettuati in maniera provvisoria negli anni precedenti per canoni relativi a ponti radio e che verranno compensati con i canoni versati in futuro.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0
Partecipazioni in imprese collegate	0	0	0
Altre partecipazioni	2.388.613	0	2.388.613
Azioni proprie	0	0	0
Altri titoli	0	0	0
Totale	2.388.613	0	2.388.613

La voce **altre partecipazioni**, pari a 2.389 migliaia di euro, è relativa alla riclassifica dalle immobilizzazioni finanziarie della partecipazione del 5% in GESAC.

Disponibilità liquide	
Saldo al 31/12/2010	22.667.349
Saldo al 31/12/2009	25.562.319
Variazione	-2.894.970

Le disponibilità liquide sono costituite per 91 migliaia di euro da denaro e valori in cassa e per 22.576 migliaia da depositi bancari e postali, di cui 9.662 migliaia sono relativi a conti correnti bancari a garanzia delle rate di ammortamento dei finanziamenti BEI.

Ratei e risconti	
Saldo al 31/12/2010	2.945.383
Saldo al 31/12/2009	2.808.655
Variazione	136.728

Ratei e risconti attivi	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Ratei attivi partecipate	398.571	496.550	-97.979
Totale ratei	398.571	496.550	-97.979
Risconti attivi su contratti passivi	1.375.306	965.879	409.427
Risconti attivi su premi assicurativi	827.594	874.041	-46.447
Risconti attivi su altre spese	343.912	472.185	-128.273
Totale risconti	2.546.812	2.312.105	234.707
Totale ratei e risconti attivi	2.945.383	2.808.655	136.728

I ratei attivi verso le partecipate si riferiscono per 317 migliaia di euro agli interessi attivi maturati sulla gestione della tesoreria centralizzata con Malpensa Energia e per 81 migliaia agli interessi attivi maturati sul finanziamento erogato a Malpensa Energia.

I risconti attivi su premi assicurativi si riferiscono

ai premi assicurativi per rischio guerra e responsabilità civile.

I risconti attivi su contratti passivi e altre spese si riferiscono principalmente a risconti per concessione di linee di credito e a risconti su contratti passivi.

Passivo

Patrimonio netto	
Saldo al 31/12/2010	328.609.281
Saldo al 31/12/2009	268.829.272
Variazione	59.780.009

	31/12/2008	Destinaz. dell'utile: attribuz. dividendi	Altra dest. dell'utile di esercizio 2008	Altri mov.	31/12/2009	Destinaz. dell'utile: attribuz. dividendi	Altra dest. dell'utile di esercizio 2009	Altri mov.	31/12/2010
I) Capitale sociale	27.500.000				27.500.000				27.500.000
II) Riserva da sovrapprezzo delle azioni	21.467.911				21.467.911				21.467.911
III) Riserve di rivalutazione:									
- ex lege 576/75	3.648.591				3.648.591				3.648.591
- ex lege 72/83	13.556.994				13.556.994				13.556.994
- ex lege 413/91	43.082.589				43.082.589				43.082.589
IV) Riserva legale	5.500.000				5.500.000				5.500.000
V) Riserva per azioni proprie in portafoglio	0				0				0
VI) Riserve statuarie	0				0				0
VII) Altre riserve:									
riserva straordinaria	74.376.916		12.058.124	94.201	86.529.241		67.543.946		154.073.187
riserva utili su cambi	0		94.201	-94.201	0				0
VIII) Utili (perdite) portati a nuovo	0				0				0
IX) Utile (perdita) dell'esercizio:									
esercizio 2008	12.152.325		-12.152.325		0				0
esercizio 2009	0				67.543.946		-67.543.946		0
esercizio 2010									59.780.009
Totale patrimonio netto	201.285.326	0	0	0	268.829.272	0	0	0	328.609.281

L'Assemblea di SEA del 28 aprile 2010 ha deliberato di destinare a riserva l'utile dell'anno 2009 pari a 67.544 migliaia di euro.

La composizione del patrimonio netto, con riferimento alla disponibilità e distribuibilità, è la seguente:

Disponibilità delle riserve

Natura/Descrizione	Importo al 31/12/2010	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizz. effettuate
Capitale	27.500.000			
Riserve di capitale:				
Riserva da sovrapprezzo delle azioni	21.467.911	A,B,C	21.467.911	
Riserve di rivalutazione (*):				
- ex lege 576/75	3.648.591			
- ex lege 72/83	13.556.994			
- ex lege 413/91	43.082.589			
Riserve di utili:				
Riserva legale	5.500.000	B		
Riserva straordinaria	154.073.187	A,B,C	154.073.187	
Utile esercizio 2010	59.780.009			
Totale	328.609.281		175.541.098	0
Totale non distribuibile		153.068.183		

Le utilizzazioni sono state fornite dall'anno 2008

(*) Riserve indisponibili in sospensione di imposta

Legenda:

A: per aumento di capitale

B: per copertura perdite

C: per distribuzione ai soci

Il capitale sociale al 31 dicembre 2010 risulta suddiviso come segue:

	n. azioni	%
Comune di Milano	211.398.622	84,56
ASAM	36.394.210	14,56
Altri azionisti	2.207.168	0,88
Totale	250.000.000	100,00

Il valore nominale del capitale sociale risulta pari a 27.500.000 euro e ciascuna azione pari a 0,11 euro.

Fondi per rischi e oneri

Saldo al 31/12/2010	571.371.922
Saldo al 31/12/2009	578.398.837
Variazione	-7.026.915

	31/12/2009	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Scioglimenti/ Decrementi	31/12/2010
1) Per trattamento di quiescenza	0	0	0	0
2) Per imposte differite	9.224.637	0	-1.120.249	8.104.388
3) Altri:				
fondo spese di ripristino e di sostituzione	12.550.597	0	0	12.550.597
Fondo finanziamenti da parte dello Stato:				
ex lege 825/73 e 299/79 - Linate/Malpensa	18.031.204	27.236	0	18.058.440
ex lege 449/85 Malpensa 2000	473.439.197	104.814	-14.823	473.529.188
ex lege 41/86 Progetti speciali Linate	7.459.483	0	-36.532	7.422.951
Totale fondi finanziamenti dello Stato	498.929.884	132.050	-51.355	499.010.579
Finanziamento Unione Europea	502.265	0	0	502.265
Fondo oneri futuri	57.191.454	12.433.843	-18.421.204	51.204.093
Totale fondi per rischi e oneri	578.398.837	12.565.893	-19.592.808	571.371.922

Il fondo per imposte differite, pari a 8.104 migliaia di euro, è stato calcolato in base alle aliquote fiscali che saranno in vigore quando sorgerà il debito per l'imposta. Per il dettaglio della composizione della voce si rimanda alla tabella "rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti" del conto economico. Il fondo spese di ripristino è stato iscritto in bilancio, a seguito del D.L. 31 dicembre 1996 n. 669, negli esercizi 1996 e 1997, tenuto conto delle sti-

me degli oneri relativi ai beni oggetto di devoluzione alla fine della Convenzione.

Il fondo finanziamenti da parte dello Stato ex lege 449/85 Malpensa 2000 si è incrementato per 105 migliaia di euro quali contributi riconosciuti per l'esecuzione dei lavori di Malpensa 2000. Il fondo oneri futuri rileva la seguente movimentazione:

Fondi oneri futuri	31/12/2009	Incrementi/ Accantonamenti	Utilizzi/ Scioglimenti	31/12/2010
Fondi diversi	24.040.334	1.556.979	-2.275.330	23.321.983
Accantonamenti in materia di lavoro	16.248.757	3.716.864	-6.300.822	13.664.799
Manutenzioni cicliche	7.744.856	4.500.000	-5.810.545	6.434.311
Contenziosi con appaltatori	6.234.507	2.600.000	-4.034.507	4.800.000
Rischi fiscali	2.923.000	60.000	0	2.983.000
Totale	57.191.454	12.433.843	-18.421.204	51.204.093

Le principali componenti del fondo oneri futuri si riferiscono a:

- fondi per contenziosi in materia di lavoro e incentivazioni all'esodo per 13.665 migliaia di euro
- fondi per oneri diversi per 23.322 migliaia di euro. Le voci sono così dettagliate:
 - 9.350 riferiti a contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli aeroporti
 - 8.282 per rischi riferiti allo stato delle cause per le azioni revocatorie pervenute alla Società, e relative a compagnie aeree, per le quali è stato dichiarato lo stato d'insolvenza
 - 5.000 riferiti agli oneri scaturenti dai piani di zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli scali di Linate e di Malpensa in base a quanto previsto dalla Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali. Si segnala che la Commissione aeroportuale di Malpensa non ha ancora approvato in via definitiva, a differenza della Commissione aeroportuale di Linate, le aree di intervento
 - 690 per contenziosi con ENAV
- manutenzioni cicliche per 6.434 migliaia di euro, relative agli interventi programmati per gli aeroporti di Linate e di Malpensa
- contenziosi sorti durante l'esecuzione di contratti d'appalto per 4.800 migliaia di euro
- rischi fiscali, derivanti da contenziosi in essere, per 2.983 migliaia di euro.

Nel giugno 2010 la Commissione Europea ha avviato un esame sui provvedimenti adottati dal 2002 per coprire le perdite subite da SEA Handling, ritenendo i relativi interventi incompatibili con le regole UE sugli aiuti di Stato.

Nel coprire le perdite SEA ritiene di aver agito secondo il principio dell'investitore privato in un'economia di mercato.

A seguito della pubblicazione del provvedimento su GUCE, le parti coinvolte, fra cui SEA e SEA Handling, stanno predisponendo le relative osservazioni.

Alla data di redazione del bilancio non sono disponibili informazioni che facciano ritenere possibile un esito negativo per il Gruppo SEA della procedura di indagine formale da parte della Commissione.

Alla data di redazione del presente progetto di bilancio, si ha conoscenza della volontà del Commissario Straordinario della Procedura Alitalia di promuovere azioni revocatorie, essendo tale volontà stata manifestata nella Relazione redatta ai sensi dell'art. 61, comma 3, del D.lgs. n. 270 del 1999.

A fronte della eventualità che vengano effettivamente proposte azioni revocatorie e tenuto conto dello stato delle informazioni in possesso il Gruppo SEA, confortato dalle indicazioni dei propri legali, non ha eseguito accantonamenti nel fondo rischi, anche in ragione della possibilità per lo stesso di invocare le fattispecie di esenzione generale o particolare previste dalla legge.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	
Saldo al 31/12/2010	52.327.852
Saldo al 31/12/2009	54.756.856
Variazione	-2.429.004

Il fondo TFR ha subito, nel corso del 2010, un incremento di 9.284 migliaia di euro, di cui 8.340 migliaia dovute all'accantonamento e alla rivalutazione

dell'anno e 943 migliaia per il passaggio di personale da SEA Handling a SEA, e un decremento di 11.713 migliaia di euro. Tale riduzione è imputabile per 4.889 migliaia ai pagamenti a fronte di uscite dalla Società, anticipazioni e applicazione dell'imposta sostitutiva dell'11%, e per 6.824 migliaia ai trasferimenti a fondi di previdenza integrativa e al fondo di tesoreria INPS.

Debiti

Saldo al 31/12/2010	620.819.411
Saldo al 31/12/2009	696.116.515
Variazione	-75.297.104

	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Debiti verso banche	341.997.546	373.223.882	-31.226.336
Debiti verso altri finanziatori	1.713.301	0	1.713.301
Acconti	3.580.903	4.603.261	-1.022.358
Debiti verso fornitori	124.180.474	124.739.155	-558.681
Debiti verso imprese controllate	60.929.357	100.150.866	-39.221.509
Debiti verso imprese collegate	293.102	2.734.709	-2.441.607
Debiti tributari	38.665.486	42.718.432	-4.052.946
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	11.580.203	12.068.805	-488.602
Altri debiti	37.879.039	35.877.405	2.001.634
Totale	620.819.411	696.116.515	-75.297.104

La voce **debiti verso banche**, pari a 341.997 migliaia di euro, è composta dalla quota di indebitamento a breve di 9.276 migliaia, relativa all'utilizzo della linea di credito per anticipazione finanziaria dei crediti verso lo Stato, derivanti dal pagamento delle opere previste dall'Accordo di programma ENAC/SEA, dall'utilizzo di nuovi finanziamenti a breve, pari a 20.494

migliaia, e dal debito per mutui e finanziamenti erogati da istituti di credito, comprensivo della quota in scadenza entro i 12 mesi, pari a 312.227 migliaia, così come dalla tabella seguente. Per le motivazioni sulla diminuzione del debito verso banche, pari a 31.226 migliaia di euro, si rimanda al commento della posizione finanziaria nella relazione sulla gestione.

Istituto di credito	Debito residuo al 31/12/2010	Valore originario	Tasso	(*)	Scadenza mutuo
B.E.I. - 1° erog. 17/12/1996	3.498.995	25.822.845	7,70%	F*	2011
B.E.I. - 2° erog. 24/7/1998	7.687.461	25.822.845	5,27%	F*	2013
B.E.I. - 2° erog. 24/7/1998	6.455.711	25.822.845	1,43%	V*	2013
BIIS - ex Comit - 1° erog. 26/8/1999	7.000.000	20.000.000	3,14%	F	2014
BNL - 1° erog. 22/11/1999	8.000.000	20.000.000	1,31%	V	2014
BNL - 2° erog. 11/8/2000	4.500.000	10.000.000	1,31%	V	2015
BIIS - ex Comit - 2° erog. 30/11/2000	5.000.000	10.000.000	1,36%	V	2015
BIIS - ex Comit - 3° erog. 17/3/2003	16.210.526	22.000.000	1,36%	V	2017
BNL - 4° erog. 08/5/2003	8.733.750	11.645.000	1,31%	V	2018
POOL - 1° erog. 17/12/1996	1.549.371	15.493.707	1,41%	V	2011
POOL - 2° erog. 20/6/1997	3.116.525	15.493.707	7,57%	F	2012
POOL - 2° erog. 20/6/1997	2.324.056	15.493.707	1,41%	V	2012
POOL - 3° erog. 8/8/1997	6.036.607	30.987.414	6,67%	F	2012
POOL - 4° erog. 8/4/1998	15.613.917	51.645.690	5,44%	F	2013
Linea bullet Unicredit - Mediobanca - 1°erog. 8/3/2006	102.500.000	200.000.000	1,51%	V	2013
BNL BEI 2006 - 1°erog. 4/9/2006	11.000.000	11.000.000	1,36%	V	2026
BNL BEI 2006 - 2°erog. 4/9/2006	11.000.000	11.000.000	1,36%	V	2026
BNL BEI 2006 - 3°erog. 4/9/2006	11.000.000	11.000.000	1,36%	V	2026
BNL BEI 2006 - 4°erog. 4/9/2006	12.000.000	12.000.000	1,36%	V	2026
BNL BEI 2006 - 5°erog. 4/9/2006	12.000.000	12.000.000	1,36%	V	2026
BNL BEI 2007 - 1°erog. 7/3/2007	11.000.000	11.000.000	1,36%	V	2027
BNL BEI 2007 - 2°erog. 7/3/2007	11.000.000	11.000.000	1,36%	V	2027
UNICREDIT BEI- 1° erog. 8/9/2007	10.000.000	10.000.000	1,47%	V	2027
UNICREDIT BEI- 2° erog. 8/9/2007	10.000.000	10.000.000	1,47%	V	2027
UNICREDIT BEI- 3° erog. 7/9/2009	15.000.000	15.000.000	1,70%	V	2028
Totale	312.226.919	614.227.760			

(*) F = tasso fisso V = tasso variabile
Note: * tassi comprensivi dei costi di garanzia

Nessuno di tali finanziamenti è assistito da garanzie reali.

Alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (covenants), legati alla capacità del Gruppo SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale, al netto delle disponibilità finanziarie e dei crediti vantati verso lo Stato, mediante il risultato della gestione corrente.

Il superamento di indicatori predeterminati implica l'applicazione di uno spread aggiuntivo ai tassi di interesse dei finanziamenti.

Gli strumenti derivati in essere, a fine 2010, sono con-

tratti IRS (Interest Rate Swap) conclusi nel 2006 con primarie controparti finanziarie per la copertura del rischio di tasso su una quota del debito a tasso variabile. Si segnala che, nel corso dell'anno sono giunti a scadenza alcuni dei contratti IRS (step up collar knock out swap e collar). Il fair value dei contratti in essere al 31 dicembre 2010 risulta negativo per 1.141,9 migliaia di euro, in miglioramento rispetto al 31 dicembre 2009 per effetto della significativa riduzione del nozionale oggetto di copertura.

Coperture tasso d'interesse

(migliaia di euro)	Nozionale alla stipula	Debito Residuo al 31/12/2010	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2010	Fair value al 31/12/2009
Step up collar knock out swap	30.729	0	25/6/2004	15/3/2005	15/9/2010	0,0	-321,2
Plain vanilla	50.000	50.000	8/5/2006	13/9/2006	13/3/2011	-704,2	-1.966,8
	22.000	16.211	31/5/2006	15/3/2007	15/3/2011	-212,0	-637,7
Collar swap	11.645	8.734	7/6/2006	15/9/2006	15/3/2011	-108,9	-323,8
	17.500	9.500	7/6/2006	15/9/2006	15/3/2011	-116,8	-360,8
	12.000	0	11/7/2007	17/9/2007	15/9/2010	0,0	-381,6
	12.000	0	20/7/2007	17/9/2007	15/9/2010	0,0	-383,1
	11.000	0	4/9/2007	17/9/2007	15/9/2010	0,0	-323,4
Totale		84.444				-1.141,9	-4.698,4

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

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

Si precisa che (con riferimento al tasso Euribor 6 mesi):

- i collar swap prevedono cap al 4,30%
- i plain vanilla comportano il passaggio a un tasso fisso del 3,878% e del 3,925%.

La ripartizione del debito verso banche, alla data di bilancio, in base al piano di rimborso è la seguente:

Anno di scadenza	Quota capitale
2011	33.612
2012	130.653
2013	21.087
2014	15.874
2015	12.892
2016 e seguenti	98.109
	312.227

I debiti verso altri finanziatori, pari a 1.713 migliaia di euro, si riferiscono alle anticipazioni ottenute dalle società di factoring in seguito alla cessione pro solvendo di crediti commerciali.

I debiti per acconti, pari a 3.581 migliaia di euro, sono principalmente attribuibili ai contributi ottenuti dalla Comunità Europea a copertura delle spese di progettazione per il parco logistico merci e scalo ferroviario da realizzare nell'area cargo dell'aeroporto di Malpensa e agli acconti da clienti.

I debiti verso fornitori, pari a 124.180 migliaia di euro, si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all'attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti della Società.

Imprese controllate	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
SEA Handling	51.372.572	88.582.776	-37.210.204
Malpensa Energia	8.900.874	10.642.877	-1.742.003
Consorzio Malpensa Construction	655.911	925.213	-269.302
Totale	60.929.357	100.150.866	-39.221.509
Imprese collegate	12/31/10	12/31/09	Variazione
SEA Services	282.777	66.529	216.248
CID Italia	10.325	14.922	-4.597
Malpensa Logistica Europa	0	2.653.215	-2.653.215
Dufrital	0	43	-43
Totale	293.102	2.734.709	-2.441.607

I debiti verso le società controllate presentano un saldo, al 31 dicembre, 2010 di 60.929 migliaia di euro.

Il debito verso SEA Handling, pari a 51.373 migliaia di euro, è così composto:

- residuo del debito derivante dal conferimento del ramo aziendale handling per 27.016 migliaia di euro, comprensivo degli interessi maturati
- debiti derivanti dalla gestione della tesoreria centralizzata per 13.001 migliaia di euro
- costi per servizi operativi, per presidi di carattere ricorrente e richieste specifiche, manutenzione, riaddebito costi del personale per 6.986 migliaia di euro;
- debito derivante dal consolidato fiscale per 2.185 migliaia di euro, pari al 50% del beneficio fiscale del consolidamento delle perdite fiscali di SEA Handling
- spese e riaddebiti vari di gestione per 2.185 migliaia di euro.

La variazione del debito verso SEA Handling, pari a 37.210 migliaia di euro, è stata influenzata dalla riduzione del debito da cash pooling per 22.203 migliaia; dalla riduzione dell'esposizione debitoria, per 12.530 migliaia e dalla riduzione del debito da consolidato fiscale, per 2.477 migliaia.

Il debito verso Malpensa Energia, pari a 8.901 migliaia di euro, è principalmente attribuibile alla fornitura di energia elettrica e termocondizionamento; il debito verso il Consorzio Malpensa Construction 656 migliaia di euro, è generato dai servizi di progettazione e direzione lavori nell'aeroporto di Malpensa.

I debiti verso le società collegate sono dovuti a prestazioni di servizi ed oneri diversi. Il debito verso SEA Services, pari a 283 migliaia di euro, si riferisce principalmente ai servizi di ristorazione. La riduzione del debito verso Malpensa Logistica Europa, pari a 2.653 migliaia di euro, è dovuta all'azzeramento del debito da cash pooling presente al 31 dicembre 2009.

I debiti tributari sono principalmente costituiti dall'addizionale sui diritti di imbarco istituita dalle leggi n.350 del 24 dicembre 2003, n. 43 del 31 marzo 2005, n. 296 del 27 dicembre 2006 e n.166 del 27 ottobre 2008. Il saldo è anche costituito dal debito verso l'erario per IRPEF su lavoro dipendente ed autonomo, IVA, IRES.

Gli altri debiti sono così dettagliati:

Altri debiti	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
- Debiti verso dipendenti per competenze maturatee per trattenute varie	9.516.977	13.643.438	-4.126.461
- Debiti verso dipendenti per ferie non godute	6.424.242	5.713.130	711.112
- Debiti diversi:			
Altri	16.946.049	12.438.757	4.507.292
Debito verso lo Stato per canone concessorio	2.631.625	1.966.865	664.760
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	1.682.398	1.474.724	207.674
Danni da responsabilità civile	605.848	574.354	31.494
Debiti verso Erario canone concessorio servizi di sicurezza	71.900	66.137	5.763
Totale	21.937.820	16.520.837	5.416.983
Totale	37.879.039	35.877.405	2.001.634

La voce "altri" comprende il contributo SEA al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge n. 296 del 27 dicembre 2006 che, alla data del 31 dicembre 2010, è pari a 15.826 migliaia di euro. Tale importo, comprensivo anche dell'anno 2009 e di una quota relativa all'anno 2008, non è stato ancora

versato in seguito al contenzioso sorto tra le società aeroportuali e l'ENAC in ordine alla successiva destinazione di tali risorse stabilita dal D.L. n. 185 del 29 novembre 2008 convertito in Legge n.2 del 28 gennaio 2009.

Ratei e risconti

Saldo al 31/12/2010	26.190.547
Saldo al 31/12/2009	17.492.733
Variazione	8.697.814

Ratei e risconti passivi	31/12/2010	31/12/2009	Variazioni
Ratei passivi per interessi su mutui ed oneri finanziari diversi	2.591.728	3.388.608	-796.880
Ratei passivi su premi assicurativi	81.970	58.032	23.938
Ratei passivi partecipate	75.795	47.143	28.652
Altri ratei passivi	25.479	24.009	1.470
Totale ratei	2.774.972	3.517.792	-744.290
Risconti passivi su prestazioni di servizi a clienti regolati anticipatamente	17.537.462	13.032.855	4.504.607
Altri risconti passivi	4.266.667	0	4.266.667
Risconti passivi partecipate	1.611.446	942.086	669.360
Totale risconti	23.415.575	13.974.941	9.440.634
Totale ratei e risconti passivi	26.190.547	17.492.733	8.697.814

I ratei passivi per interessi su mutui ed oneri finanziari diversi si riferiscono a interessi passivi su finanziamenti e contratti IRS.

I ratei passivi verso le partecipate si riferiscono agli interessi passivi generati dalla gestione della tesoreria centralizzata e dal debito da conferimento con la Società controllata SEA Handling.

I risconti passivi su prestazioni di servizi, aumenta-

ti di 4.505 migliaia di euro, sono relativi soprattutto alla fatturazione anticipata dei ricavi derivanti da attività operative di scalo, per parcheggi, per concessione attività di ristorazione, per concessioni diverse, per lo svolgimento di attività bancarie e vendita al pubblico.

La voce altri risconti passivi si riferisce alla plusvalenza da cessione in "sale and lease back" delle attrezzature per il controllo radiogeno.

Elenco delle partecipazioni

Denominazione e sede	Importo capitale sociale	Patrimonio netto	Risultato ultimo esercizio	% di possesso	Valore nominale azioni/quote	Valore netto di bilancio	% di possesso del patrimonio netto
A) IMPRESE CONTROLLATE ex art. 2359 c.c.							
SEA HANDLING S.p.A. ⁽¹⁾ Aeroporto di Malpensa Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	38.050.394	15.696.109	-13.380.020	100,00	38.050.394	15.696.109	15.696.109
MALPENSA ENERGIA S.p.A. ⁽¹⁾ Aeroporto di Milano Linate Segrate (MI)	5.200.000	8.223.823	3.178.297	100,00	5.200.000	7.025.868	8.223.823
CONSORZIO MALPENSA ⁽¹⁾ CONSTRUCTION Via del Vecchio Politecnico, 8 Milano	51.646	163.661	4.341	51,00	26.339	21.691	83.467
Totale partecipazioni in società controllate						22.743.668	
B) società collegate ex art. 2359 c.c.							
SACBO S.p.A. - c/o C.C.I.A.A. ⁽²⁾ Largo Belotti, 16 Bergamo	17.010.000	71.701.927	10.801.978	30,979	5.269.528	4.561.815	22.212.540
DUFITAL S.p.A. ⁽²⁾ Via Lancetti, 43 - Milano	258.250	16.360.697	3.726.632	40,00	103.300	3.284.397	6.544.279
MALPENSA LOGISTICA EUROPA S.p.A. ⁽²⁾ Aeroporto di Milano Linate Segrate (MI)	6.000.000	6.774.321	-9.391	25,00	1.500.000	1.673.927	1.693.580
CID ITALIA S.p.A. ^{(2) (3)} Via Lancetti, 43 - Milano	208.000	883.401	396.708	40,00	83.200	538.002	353.360
DISMA S.p.A. ⁽¹⁾ Aeroporto di Milano Linate Segrate (MI)	2.600.000	9.967.324	1.013.922	18,75	487.500	421.187	1.868.873
SEA Services S.r.l. ⁽¹⁾ Via Val Formazza, 10 - Milano	105.000	671.892	259.769	30,00	31.500	120.000	201.568
Totale partecipazioni in società collegate						10.479.328	
C) altre imprese partecipate							
AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. ⁽¹⁾ Aeropuerto Internacional de Ezeiza - Ministro Pistarino - Terminal B - 1er Piso (1802) Ezeiza - Buenos Aires - Argentina	41.382.289	238.222.260	58.620.748	10,00	4.138.229	1.111.111	23.822.226
CONSORZIO MILANO SISTEMA in liquidazione ⁽²⁾ Corso di Porta Vittoria, 4 - Milano	100.000	100.000	0	10,00	10.000	25.000	10.000
ROMAIRPORT S.r.l. ⁽²⁾ Via G.V. Bona, 65 - Roma	500.000	1.284.075	779.339	0,2266	1.133	1.133	2.910
SITA Soc. Coop. a.r.l. Société Internationale de Télécommunication Aéronautiques ⁽²⁾ 14 av. Henri Matisse, 1140 Bruxelles, Belgium				1 quota	5 dollari	5	
Totale altre imprese partecipate						1.137.249	
Acconti per acquisto partecipazioni						0	
Totale partecipazioni						34.360.245	

(1) Bilancio al 31 dicembre 2010

(2) Bilancio al 31 dicembre 2009

(3) Il maggior valore di iscrizione della partecipazione rispetto alla percentuale di possesso del patrimonio netto è giustificato dalla prevista futura redditività della società

Dati essenziali delle società controllate e collegate

Stato patrimoniale

Denominazione (migliaia di euro)	Crediti verso soci per vers. ancora dovuti	Immobiliz.	Attivo circolante	Ratei e risconti attivi	Patrimonio netto con risultato	Fondo rischi e oneri	TFR lavoro subord.	Debiti commerc. e finanziari	Ratei e risconti passivi
A) IMPRESE CONTROLLATE (ex art. 2359 c.c.)									
SEA HANDLING S.p.A. ⁽¹⁾	0	3.733	99.525	441	15.696	7.178	32.120	48.692	13
MALPENSA ENERGIA S.p.A. ⁽¹⁾	0	61.769	20.108	174	8.224	749	280	72.395	403
CONSORZIO MALPENSA CONSTRUCTION ⁽¹⁾	0	0	1.781	0	164	0	0	1.617	0
B) IMPRESE COLLEGATE (ex art. 2359 c.c.)									
SACBO S.p.A. ⁽²⁾	0	75.741	49.801	242	71.702	19.873	3.591	30.109	509
DUFRITAL S.p.A. ⁽²⁾	0	18.914	29.453	83	16.361	191	2.902	28.794	202
MALPENSA LOGISTICA EUROPA S.p.A. ⁽²⁾	0	5.339	12.147	81	6.774	83	1.667	9.043	0
CID ITALIA S.p.A. ⁽²⁾	0	2.105	5.712	54	883	215	1.076	5.689	8
DISMA S.p.A. ⁽¹⁾	0	17.410	5.000	311	9.967	496	140	12.112	6
SEA SERVICES Srl ⁽¹⁾	0	338	1.689	104	672	15	42	1.301	101
C) ALTRE IMPRESE PARTECIPATE									
GESAC S.p.A. ⁽²⁾	0	81.321	23.688	144	61.835	2.266	3.076	37.792	184
AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. ⁽¹⁾	0	356.983	284.811	0	238.222	0	0	403.572	0
CONSORZIO MILANOSISTEMA in liquidazione ⁽²⁾	0	0	164	0	100	0	0	64	0
ROMAIRPORT S.r.l. ⁽²⁾	0	1.184	20.854	0	1.284	0	152	20.602	0

(1) Bilancio al 31 dicembre 2010

(2) Bilancio al 31 dicembre 2009

Conto economico

Denominazione (migliaia di euro)	Valore della produzione	Costi della produzione	Proventi e oneri finanziari	Rettifiche di valore di att. finanziarie	Proventi e oneri straordinari	Imposte	Risultato netto
A) IMPRESE CONTROLLATE (ex art. 2359 c.c.)							
SEA HANDLING S.p.A. ⁽¹⁾	132.189	-145.898	304	0	-74	99	-13.380
MALPENSA ENERGIA S.p.A. ⁽¹⁾	53.161	-45.608	-2.321	0	-492	-1.562	3.178
CONSORZIO MALPENSA CONSTRUCTION ⁽¹⁾	412	-406	-1	0	0	-1	4
B) IMPRESE COLLEGATE (ex art. 2359 c.c.)							
SACBO S.p.A. ⁽²⁾	88.642	-72.156	398	0	-65	-6.017	10.802
DUFRITAL S.p.A. ⁽²⁾	78.429	-72.580	-99	0	-97	-1.926	3.727
MALPENSA LOGISTICA EUROPA S.p.A. ⁽²⁾	28.094	-27.895	8	0	118	-334	-9
CID ITALIA S.p.A. ⁽²⁾	34.960	-34.082	-4	-15	-174	-288	397
DISMA S.p.A. ⁽¹⁾	5.674	-3.988	-144	0	0	-528	1.014
SEA SERVICES S.r.l. ⁽¹⁾	4.592	-4.154	1	0	0	-179	260
C) ALTRE IMPRESE PARTECIPATE							
GESAC S.p.A. ⁽²⁾	54.259	-45.855	-716	0	1.381	-4.075	4.994
AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. ⁽¹⁾	329.738	-211.559	-24.613	0	-1.148	-33.797	58.621
CONSORZIO MILANOSISTEMA in liquidazione ⁽²⁾	10	-10	0	0	0	0	0
ROMAIRPORT S.r.l. ⁽²⁾	17.367	-16.384	174	0	0	-378	779

(1) Bilancio al 31 dicembre 2010

(2) Bilancio al 31 dicembre 2009

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 98.109 migliaia di euro.

La ripartizione per area geografica dei crediti e dei debiti non è significativa per la Società.

Conti d'ordine e altri impegni

Le fidejussioni ricevute dalle imprese controllate si riferiscono alle gestione della tesoreria centralizzata di Gruppo e sono così suddivise: SEA Handling 16.000 migliaia e Malpensa Energia 1.500 migliaia.

La garanzia rilasciata da SEA alla Banca Popolare di Milano a garanzia delle linee di credito ricevute dalle società aderenti alla suddetta gestione è pari a 25.000 migliaia. Pertanto la quota di esposizione diretta, di competenza SEA, è pari a 7.500 migliaia, mentre l'esposizione indiretta è di 17.500 migliaia di euro.

Le fidejussioni a favore di altri sono costituite dalla fidejussione emessa dal Fondo Europeo per gli Investimenti per 17.642 migliaia di euro a garanzia del finanziamento BEI; dalla fidejussione rilasciata alla Banca Popolare di Milano per 25.000 migliaia a garanzia delle linee di credito ricevute dalle società controllate aderenti alla gestione della tesoreria centralizzata di Gruppo; dalla fidejussione emessa dalla Banca Popolare di Lodi a favore di ENAC pari a 5.400 migliaia come garanzia del canone concessorio. Le restanti fidejussioni, pari a 6.657 migliaia di euro, sono così dettagliate:

- 4.000 migliaia di euro alla garanzia prestata a favore

del Ministero della Difesa per l'utilizzo da parte di SEA di terreni di proprietà del Ministero in seguito al rifacimento della viabilità per l'apertura del nuovo parcheggio multipiano di Linate. Tale garanzia rientra nell'accordo tecnico che SEA ha sottoscritto il 4 giugno 2009 con il Ministero della Difesa e con l'ENAC nel quale viene stabilito che il Ministero della Difesa cede ad ENAC alcuni immobili demaniali non più di interesse militare situati a ridosso degli scali di Linate e Malpensa. SEA, avendo la necessità di utilizzare tali beni per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti, acquisisce la concessione in uso degli stessi fino al 2041 dietro la realizzazione di una serie di opere a favore del Ministero della Difesa per un ammontare pari a 25.900 migliaia di euro.

- 1.602 migliaia di euro alla garanzia prestata a favore del Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino per la corretta esecuzione degli interventi di compensazione forestale per la trasformazione di porzione di bosco nel sedime aeroportuale di Malpensa e nel comune di Lonate Pozzolo.
- 342 migliaia di euro alla garanzia prestata a favore del fornitore Contract GMBH per il noleggio di autobus interpista.
- 713 migliaia di euro per altre fideiussione minori.

Le garanzie reali, per 8.057 migliaia di euro, sono relative a pegno sui crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI.

Gli altri conti d'ordine sono dettagliati come segue.

I principali impegni per contratti di appalto pluriennali si riferiscono a impegni per 53.185 migliaia di euro, il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate a SEA. Gli impegni derivanti da tali contratti sono così composti:

(migliaia di euro)		
Accordo SEA/Ministero della Difesa/ENAC	25.773	Progettazione e realizzazione di opere per il Ministero della Difesa
R.T.I. CCC/Cile/Oanzeri/Boffetti imp/STS	13.886	Linate e Malpensa - Progettazione ed esecuzione straordinaria infrastrutture e impianti
R.T.I. C.I.C./Sirti/Centroedile/Econord	7.054	Malpensa- Lavori di riqualifica del piazzale aeromobili T2
Codelfa	3.661	Malpensa - Realizzazione della copertura della linea ferroviaria FNM in trincea
Taddei	1.324	Malpensa - Lavori di completamento aerostazione passeggeri 3°/3°
ATI - Cotea/Gemmo	862	Linate e Malpensa - Progettazione e manutenzione straordinaria infrastrutture
Consorzio Stabile Edimo	625	Linate - Opere civili e strutturali del nuovo parcheggio multipiano Nord
Totali	53.185	

Analisi delle voci del conto economico

Le tabelle seguenti evidenziano nel dettaglio le voci del conto economico le cui principali variazioni vengono maggiormente analizzate nella relazione sulla gestione, a cui si rimanda.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

Ricavi aeronautici	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Var. %
Diritti				
Diritti per l'imbarco dei passeggeri	79.079.637	74.044.631	5.035.006	6,8
Diritti di approdo, partenza e sosta	49.026.241	46.439.571	2.586.670	5,6
Diritti per l'imbarco e lo sbarco delle merci	7.616.874	5.397.264	2.219.610	41,1
Totale diritti	135.722.752	125.881.466	9.841.286	7,8
Corrispettivi per i servizi di sicurezza	53.674.701	50.726.668	2.948.033	5,8
Totale	189.397.453	176.608.134	12.789.319	7,2
Infrastrutture centralizzate e access fee	56.494.556	62.679.199	-6.184.643	-9,9
Totale ricavi aeronautici	245.892.009	239.287.333	6.604.676	2,8

L'incremento dei diritti aeronautici, pari a 9.841 migliaia di euro, è stato generato sia dall'incremento del traffico passeggeri e merci rispetto all'anno 2009 sia dal provvedimento del Ministero dei Trasporti che ha adeguato, a partire dal 21 gennaio 2010, i diritti aereo-

portuali all'inflazione programmata.

La riduzione dei ricavi da infrastrutture centralizzate e access fee, pari a 6.185 migliaia di euro, è stata determinata dall'entrata in vigore delle nuove tariffe delle attività di de-icing.

Ricavi non aeronautici	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Var. %
Ricavi da attività commerciali				
Vendite al pubblico ⁽¹⁾	21.929.048	22.796.432	-867.384	-3,8
Ristorazione	16.001.954	15.060.015	941.939	6,3
Noleggio vetture	12.185.384	11.811.721	373.663	3,2
Duty Paid e Duty Free	11.071.594	9.954.594	1.117.000	11,2
Attività bancarie	5.947.429	7.280.602	-1.333.173	-18,3
Totale ricavi da attività commerciali	67.135.409	66.903.364	232.045	0,3
Handling di terzi				
Rifornimento carburante aerei	7.363.312	9.265.510	-1.902.198	-20,5
Catering	1.532.054	2.447.107	-915.053	-37,4
Aviazione generale e relativi supporti	1.167.441	1.219.104	-51.663	-4,2
Totale ricavi da handling di terzi	10.062.807	12.931.721	-2.868.914	-22,2
Parcheggi				
Parcheggi gestiti direttamente	22.038.651	24.017.337	-1.978.686	-8,2
Parcheggi gestiti in concessione	18.608.980	18.888.222	-279.242	-1,5
Totale ricavi parcheggi	40.647.631	42.905.559	-2.257.928	-5,3
Cargo				
Magazzinaggio/facchinaggio merci e handling Cargo	9.100.969	8.924.217	176.752	2,0
Concessione di spazi operativi a spedizionieri	1.326.697	1.718.066	-391.369	-22,8
Totale ricavi Cargo	10.427.666	10.642.283	-214.617	-2,0
Pubblicità	10.169.348	10.129.424	39.924	0,4
Altri ricavi non aeronautici				
Concessione di spazi operativi ai vettori, handler e agenzie	16.479.161	18.434.636	-1.955.475	-10,6
Ricavi di service per specifiche attività	11.440.392	10.047.830	1.392.562	13,9
Prestazioni diverse	5.452.773	3.435.549	2.017.224	58,7
Concessioni diverse (1)	4.761.666	4.864.695	-103.029	-2,1
Ricavi per progettazione e assistenza tecnica	3.629.183	3.706.701	-77.518	-2,1
Servizi di biglietteria	2.764.011	642.536	2.121.475	n.s.
Locazioni	605.285	508.932	96.353	18,9
Totale altri ricavi non commerciali	45.132.471	41.640.879	3.491.592	8,4
TOTALE RICAVI NON AERONAUTICI	183.575.332	185.153.230	-1.577.898	-0,9
TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	429.467.341	424.440.563	5.026.778	1,2

(1) I ricavi per servizio di avvolgi bagagli dell'anno 2009, pari a 1.731 migliaia di euro, sono stati riclassificati dalla voce "concessioni diverse" alla voce "vendite al pubblico"

Altri ricavi e proventi

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Var. %
Rimborsi di costi e spese	12.607.597	13.332.971	-725.374	-5,4
Ricavi vari	8.167.332	5.927.575	2.239.757	37,8
Plusvalenze e rivalutazioni su beni patrimoniali	2.555.106	148.785	2.406.321	n.s.
Vendita materiale a Società controllate	679.088	1.117.271	-438.183	-39,2
Canone ARCO	652.653	515.771	136.882	26,5
Altri contributi in c/esercizio	721.656	5.160.773	-4.439.117	-86,0
Vendita materiali verso altri	8.690	14.722	-6.032	-41,0
Totale altri ricavi e proventi	25.392.122	26.217.868	-825.746	-3,1
Totale valore della produzione	454.859.463	450.658.431	4.201.032	0,9

La variazione in aumento dei ricavi vari, pari a 2.240 migliaia di euro, è stata determinata principalmente

dallo scioglimento di fondi in seguito alla definizione di contenziosi.

Costi della produzione

Saldo al 31/12/2010	366.401.514
Saldo al 31/12/2009	358.628.342
Variazione	7.773.172

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Var. %
Acquisti per scorta	11.963.651	10.435.992	1.527.659	14,6
Acquisti per materiale pronto impiego	1.288.988	1.216.194	72.794	6,0
Acquisti materie di consumo	1.414.839	1.437.431	-22.592	-1,6
Totale	14.667.478	13.089.617	1.577.861	12,1

Costi per servizi**Servizi industriali**

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Var. %
Costi per manutenzione ordinaria	29.148.014	27.759.600	1.388.414	5,0
Energia elettrica	16.674.748	15.531.515	1.143.233	7,4
Pulizia	14.086.870	13.864.555	222.315	1,6
Servizi forniti da SEA Handling	13.349.399	12.054.510	1.294.889	10,7
Riscaldamento e condizionamento	12.553.363	13.108.596	-555.233	-4,2
Servizio antincendio negli aeroporti	6.462.438	6.433.511	28.927	0,4
Assicurazioni	3.930.649	4.922.164	-991.515	-20,1
Costi industriali diversi	2.192.787	1.531.163	661.624	43,2
Telefonia	2.085.951	2.162.785	-76.834	-3,6
Spese per assistenza a persone con mobilità ridotta	1.883.160	2.573.740	-690.580	-26,8
Mensa dipendenti	1.878.359	1.759.909	118.450	6,7
Spese di vigilanza	1.335.681	1.125.312	210.369	18,7
Formazione e addestramento	1.084.774	1.072.328	12.446	1,2
Servizi commerciale e di marketing	1.000.000	0	1.000.000	n.s.
Acqua	802.634	848.875	-46.241	-5,4
Spese trasporto passeggeri	623.652	659.995	-36.343	-5,5
Rimborsi spese dipendenti	470.513	437.306	33.207	7,6
Autorizzazione ASL, Ispesl, vari	69.735	57.669	12.066	20,9
Spese trasporto dei dipendenti	53.044	100.943	-47.899	-47,5
Servizi relativi ai bagagli passeggeri	3.340	0	3.340	n.s.
Servizi forniti da Malpensa Logistica Europa e altri addebiti	928	3.503	-2.575	-73,5
Totale	109.690.039	106.007.979	3.682.060	3,5

Servizi amministrativi e generali

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Var. %
Prestazioni professionali per servizi legali e amministrativi	4.112.119	3.294.040	818.079	24,8
Consulenze strategiche	2.968.896	3.511.184	-542.288	-15,4
Prestazioni professionali tecniche	2.654.482	3.362.896	-708.414	-21,1
Pubblicità e spese promozionali	2.181.254	1.186.660	994.594	83,8
Prestazioni mediche	757.038	753.520	3.518	0,5
Emolumenti e costi del Consiglio d'Amministrazione e Comitati	498.487	502.026	-3.539	-0,7
Emolumenti del Collegio Sindacale	399.798	314.057	85.741	27,3
Spese e commissioni su carte di credito	300.429	405.121	-104.692	-25,8
Spese postelegrafiche	159.962	165.675	-5.713	-3,4
Commissioni e spese bancarie	122.102	146.313	-24.211	-16,5
Altri costi amministrativi	34.659	88.713	-54.054	-60,9
Spese bancarie per fidejussioni	25.954	20.471	5.483	26,8
Totale	14.215.180	13.750.676	464.504	3,4
Totale per servizi	123.905.219	119.758.655	4.146.564	3,5

Costi per godimento di beni di terzi

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Var. %
Canone concessorio	5.806.393	7.817.497	-2.011.104	-25,7
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	5.696.718	5.528.090	168.628	3,1
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	4.813.162	2.226.600	2.586.562	n.s.
Affitti passivi	1.102.070	1.323.092	-221.022	-16,7
Canoni per concessioni ad enti diversi	320.031	304.186	15.845	5,2
Corrispettivo per utilizzo beni di terzi	13.869	11.753	2.116	18,0
Totale	17.752.243	17.211.218	541.025	3,1

La variazione in diminuzione del **canone concessorio**, pari a 2.011 migliaia di euro, è stata determinata dalla non applicazione, per l'anno 2010, dell'incremento del canone aeroportuale demaniale previsto dall'articolo 1 della Legge 296 del 27 dicembre 2006 per il solo triennio 2007-2009.

L'incremento della voce **noleggi di attrezzature ed autoveicoli**, pari a 2.587 migliaia di euro, è principalmente attribuibile al noleggio delle attrezzature di controllo radiogeno oggetto dell'operazione di "sale and lease back".

Costi per il personale

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Var. %
Salari e stipendi	102.550.862	86.680.367	15.870.495	18,3
Oneri sociali	31.122.910	26.775.745	4.347.165	16,2
Trattamento di fine rapporto	8.340.320	6.952.302	1.388.018	20,0
Trattamento di quiescenza e simili	2.215.094	1.899.655	315.439	16,6
Altri costi	2.460.094	12.958.384	-10.498.290	-81,0
Totale	146.689.280	135.266.453	11.422.827	8,4

La variazione in aumento del **costo del personale**, pari a 11.423 migliaia di euro, è principalmente attribuibile al trasferimento di personale dalla Società controllata SEA Handling, durante l'esercizio 2009, in seguito al passaggio delle attività di biglietteria e ma-

nutenzione officine, oltre che da maggiori oneri scaturenti dal rinnovo del CCNL. Nell'esercizio 2010 SEA ha perseguito il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria.

Ammortamenti e svalutazioni

a) Ammortamento immobilizzazioni immateriali

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazioni	Var. %
Diritti di brevetto industriale e utilizzazione di opere dell'ingegno	2.302.372	1.946.796	355.576	18,3
Totale	2.302.372	1.946.796	355.576	18,3

b) Ammortamento immobilizzazioni materiali

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazioni	Var. %
Piste e fabbricati gratuitamente reversibili allo Stato	19.889.631	19.200.522	689.109	3,6
Impianti e macchinari	12.381.678	12.489.454	-107.776	-0,9
Altri beni	3.675.677	4.027.335	-351.658	-8,7
Attrezzature industriali	1.295.180	1.427.574	-132.394	-9,3
Fabbricati ad uso civile di proprietà SEA	23.335	23.335	0	0,0
Totale	37.265.501	37.168.220	97.281	0,3

d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazioni	Var. %
Accantonamento fondo svalutazione crediti commerciali	3.940.382	19.368.212	-15.427.830	-79,7
Accantonamento fondo svalutazione altri crediti	173.489	173.489	0	0,0
Totale	4.113.871	19.541.701	-15.427.830	-78,9
Totale ammortamenti e svalutazioni	43.681.744	58.656.717	-14.974.973	-25,5

Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazioni	Var. %
Rimanenze iniziali	9.261.944	8.332.111	929.833	11,2
Rimanenze finali	-9.546.506	-9.261.944	-284.562	3,1
Totale variazione rimanenze	-284.562	-929.833	645.271	-69,4

Altri accantonamenti

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazioni
Al fondo oneri futuri	7.903.843	7.099.269	804.574
Al fondo manutenzioni cicliche	4.500.000	0	4.500.000
Totale	12.403.843	7.099.269	5.304.574

Oneri diversi di gestione

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazioni	Var. %
Oneri tributari	2.207.333	1.363.518	843.815	61,9
Tassa rifiuti solidi urbani	972.939	961.639	11.300	1,2
Contributi associativi	887.709	804.575	83.134	10,3
Minusvalenze su beni patrimoniali e altri oneri	789.528	2.126.022	-1.336.494	-62,9
Liberalità	710.895	755.623	-44.728	-5,9
Costi vari per funzionamento uffici	675.096	608.713	66.383	10,9
Spese di rappresentanza	662.733	338.508	324.225	95,8
Oneri diversi	303.043	4.782	298.261	n.s.
Sopravvenienze passive ordinarie	189.688	1.325.714	-1.136.026	-85,7
Acquisti e abbonamenti a libri e giornali	141.669	136.965	4.704	3,4
Spese per fabbricati ad uso civile	34.983	30.155	4.828	16,0
Sanzioni amministrative	6.173	16.848	-10.675	-63,4
Perdite su crediti	4.480	3.184	1.296	40,7
Totale	7.586.269	8.476.246	-889.977	-10,5
Totale costi della produzione	366.401.514	358.628.342	7.773.172	2,2

Le minusvalenze su beni patrimoniali, pari a 789 migliaia di euro, sono state generate principalmente dalle demolizioni dei beni immobili avvenute durante l'esercizio 2010.

La voce liberalità è composta per 520 migliaia di euro dalla erogazione a favore della Fondazione Teatro alla Scala di Milano.

Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2010	-3.056.201
Saldo al 31/12/2009	30.940.099
Variazione	-33.996.300

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Var. %
Proventi da partecipazione	6.053.140	43.262.018	-37.208.878	n.s.
Altri proventi finanziari	2.079.841	3.249.758	-1.169.917	-36,0
Interessi ed altri oneri finanziari	-11.221.272	-16.467.609	5.246.337	-31,9
Utili e perdite su cambi	32.090	895.932	-863.842	n.s.
Totale	-3.056.201	30.940.099	-33.996.300	n.s.

La variazione in diminuzione della voce proventi da partecipazione, pari a 37.209 migliaia di euro, è principalmente attribuibile alle plusvalenze maturate

nell'esercizio 2009 in seguito alla cessione del 75% della partecipazione in Malpensa Logistica Europa e del 19% della partecipazione in SACBO.

Proventi finanziari

Proventi da partecipazione	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Var. %
Dividendi da imprese controllate:				
Malpensa Energia	0	156.123	-156.123	n.s.
Totale	0	156.123	-156.123	n.s.
Plusvalenze da imprese controllate:				
Vendita del 75% della partecipazione in Malpensa Logistica Europa	0	5.503.741	-5.503.741	n.s.
Totale	0	5.503.741	-5.503.741	n.s.
Dividendi da imprese collegate:				
Dufrital	6.000.000	0	6.000.000	n.s.
Disma	0	187.500	-187.500	n.s.
Totale	6.000.000	187.500	5.812.500	n.s.
Plusvalenze da imprese collegate:				
Vendita del 19% della partecipazione in SACBO	0	37.202.154	-37.202.154	n.s.
Totale	0	37.202.154	-37.202.154	n.s.
Dividendi da altre imprese:				
Aeropuertos Argentina 2000 S.A.	53.140	0	53.140	n.s.
Gesac	0	212.500	-212.500	n.s.
Totale	53.140	212.500	-159.360	n.s.
Totale	6.053.140	43.262.018	-37.208.878	n.s.

Altri proventi finanziari	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Var. %
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:				
Interessi attivi su finanziamenti a controllate:				
Malpensa Energia	399.502	650.938	-251.436	-38,6
Totale	399.502	650.938	-251.436	-38,6
Da imprese controllate:				
Interessi attivi da tesoreria centralizzata	1.293.105	1.709.794	-416.689	-24,4
Totale	1.293.105	1.709.794	-416.689	-24,4
Da altri:				
Interessi attivi diversi	186.060	188.014	-1.954	-1,0
Interessi attivi su conti correnti	155.153	347.983	-192.830	-55,4
Interessi attivi su altri crediti	46.021	87.286	-41.265	-47,3
Interessi attivi contratti di derivati	0	265.743	-265.743	n.s.
Totale	387.234	889.026	-501.792	-56,4
Totale proventi diversi	1.680.339	2.598.820	-918.481	-35,3
Totale altri proventi finanziari	2.079.841	3.249.758	-1.169.917	-36,0

Interessi e altri oneri finanziari

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Var. %
Da imprese controllate:				
Interessi passivi debito vs SEA Handling	136.678	504.600	-367.922	-72,9
Interessi passivi da tesoreria centralizzata	105.751	205.066	-99.315	-48,4
totale	242.429	709.666	-467.237	-65,8
Altri:				
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	6.600.969	10.400.078	-3.799.109	-36,5
Interessi passivi contratti di derivati	3.485.851	2.836.034	649.817	n.s.
Altri interessi ed oneri	818.669	2.518.506	-1.699.837	-67,5
Spese per fidejussione FEI	73.354	3.325	70.029	n.s.
Totale	10.978.843	15.757.943	-4.779.100	-30,3
Totale	11.221.272	16.467.609	-5.246.337	-31,9

Utili e perdite su cambi

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazione	Var. %
Perdite su cambi	-38.548	-14.921	-23.627	n.s.
Utili su cambi	70.638	910.853	-840.215	-92,2
Totale	32.090	895.932	-863.842	-96,4

La voce **utili su cambi** è composta per 1 migliaio di euro da adeguamenti al cambio del 31 dicembre 2010 dei crediti e della cassa espressi in moneta estera.

La voce **perdite su cambi** è composta per 36 migliaia di euro da adeguamenti al cambio del 31 dicembre 2010 dei debiti espressi in moneta estera.

Rettifiche di valore di attività finanziarie

Saldo al 31/12/2010	-13.380.020
Saldo al 31/12/2009	-29.625.455
Variazione	-16.245.435

La rettifica di valore di attività finanziaria, pari a 13.380 migliaia di euro, si riferisce alla svalutazione della partecipazione della controllata SEA Handling,

apportata in conseguenza delle perdite civilistiche da quest'ultima registrate nel corso dell'anno 2010.

Proventi e oneri straordinari

Saldo al 31/12/2010	24.544.109
Saldo al 31/12/2009	3.410.936
Variazione	21.133.173

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Proventi	33.784.365	7.090.366	26.693.999
Oneri	-9.240.256	-3.679.430	-5.560.826
Totale	24.544.109	3.410.936	21.133.173

La voce proventi straordinari è così dettagliata:

- 27.339 migliaia di euro, per gli effetti positivi dell'incasso avvenuto a seguito della sentenza del TAR della Lombardia, che ha condannato il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al risarcimento dei danni derivati a SEA dalla illegittima decurtazione, ad opera del Ministero dei Trasporti, delle tariffe per attività di handling per gli anni 1987, 1989 e 1990. La sentenza del TAR impugnata dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti avanti al Consiglio di Stato con istanza cautelare, è stata respinta nel maggio 2009. A seguito di tale ordinanza, il Ministero dei Trasporti ha provveduto, in data 8 gennaio 2010, al pagamento di complessivi 27.339 migliaia di euro (8.106 migliaia di euro, oltre a interessi legali e rivalutazione monetaria), effettuato in forza dell'esecuti-

ività della decisione la cui conferma definitiva è rimessa alla decisione di merito del Consiglio di Stato. Il ricorso è tuttora pendente per la decisione di merito, ma la Società, confortata anche dal parere dei propri esperti legali, ritiene remoto il rischio di un esito non favorevole della controversia per la Società stessa

- 3.441 migliaia di euro per definizione posizioni verso fornitori, vettori e operatori aeroportuali
- 3.004 migliaia di euro per altre sopravvenienze attive.

La voce oneri straordinari si riferisce per 7.242 migliaia di euro a componenti negativi emersi in seguito alla conclusione di contenziosi e la definizione di nuovi accordi con vettori e operatori aeroportuali e per 1.998 migliaia ad altre sopravvenienze passive.

Imposte sul reddito dell'esercizio

Descrizione	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Imposte correnti			
IRES	19.428.268	19.274.578	153.690
IRAP	8.712.742	9.033.882	-321.140
Totale	28.141.010	28.308.460	-167.450
Imposte differite			
IRES/IRAP	8.644.818	903.263	7.741.555
Totale	8.644.818	903.263	7.741.555
Totale imposte	36.785.828	29.211.723	7.574.105

Per il 2010 la capogruppo SEA ha aderito, con le società controllate SEA Handling e Malpensa Energia, al consolidato fiscale. L'IRES, pari a 19.428 migliaia di euro, è comprensiva della renumerazione del beneficio fiscale dalla controllata SEA Handling, pari a 2.185 migliaia di euro, mentre l'IRAP, che è stata agevolata per il ricorso ai benefici del cosiddetto "cuneo

fiscale", ammonta a 8.713 migliaia di euro.

Le imposte differite su IRE e IRAP, pari a 8.645 migliaia di euro, sono state determinate dal decremento delle imposte anticipate per 9.765 migliaia e dal decremento delle imposte differite passive per 1.120 migliaia di euro.

Rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti

Anticipate	2009		2010	
	ammontare	effetto fiscale %	ammontare	effetto fiscale %
Sval. Imm. Immateriali	0	31,40	0	31,40
Sval. Imm. Materiali (Impairment Test)	18.216.722	31,40	15.481.649	27,50
Fondi rischi ed oneri	11.595.442	31,40	11.045.380	31,40
Ammortamenti non deducibili (AC > AF)	0	27,50	158.368	27,50
Contenzioso lavoro	4.468.408	27,50	3.757.819	27,50
Compensi Amministratori	0	27,50	0	27,50
Fondo crediti tassato	13.440.608	27,50	7.507.103	27,50
Perdite su cambi maturate	4.007	27,50	9.799	27,50
Totale imposte anticipate	47.725.186		37.960.119	

Differite	2009		2010	
	ammontare	effetto fiscale %	ammontare	effetto fiscale %
Ammortamenti anticipati Ires	7.989.460	27,50	7.122.894	27,50
Ammortamenti anticipati Irap	923.983	3,90	313.601	3,90
Maggiori ammortamenti fiscali	263.708	31,40	442.356	27,50
Plusvalenze Ires	44.342	27,50	224.707	27,50
Plusvalenze Irap	1.002	3,90	501	3,90
Utili su cambi maturati	2.142	27,50	329	27,50
Totale imposte differite	9.224.637		8.104.388	
Imposte anticipate nette	38.500.548		29.855.731	

Riconciliazione fra aliquota ordinaria ed aliquota effettiva

	Esercizio 2009			Esercizio 2010		
	Imponibile	Onere fiscale	Aliquota %	Imponibile	Onere fiscale	Aliquota %
Risultato ante imposte	96.755.668	26.607.809	27,5	96.565.837	26.555.605	27,5
Redditi esenti	-	-	-	-	-	-
Variazioni in aumento						
Dividendi	27.806	7.647	27,5	302.657	83.231	27,5
Accantonamenti fondi	18.483.418	5.082.940	27,5	13.235.408	3.639.737	27,5
Costi indeducibili	10.445.842	2.872.607	27,5	8.100.907	2.227.750	27,5
Svalutazione Cespiti (Impairment Test)	0	0	27,5	0	0	27,5
Altre differenze permanenti	29.667.550	8.158.576	27,5	13.380.020	3.679.506	27,5
Variazioni in diminuzione						
Dividendi	556.122	152.934	27,5	6.053.140	1.664.613	27,5
Utilizzo fondi	20.013.097	5.503.602	27,5	41.672.549	11.459.951	27,5
Costi deducibili	47.601.583	13.090.435	27,5	5.093.128	1.400.610	27,5
Altre differenze permanenti	0	0	27,5	0	0	27,5
Reddito imponibile	87.209.483		27,5	78.766.013		27,5
Ires dovuta		23.982.608			21.660.653	
	Teorico	Effettivo	Diff. +	Teorico	Effettivo	Diff. +
Ires 27,5%	26.607.809	23.982.608	-2.625.201	26.555.605	21.660.653	-4.894.952
Aliquota Ires %	27,5	24,79	-2,71	27,5	22,43	-5,07
IRES Consolidato con Sea Handling e M. Energia	26.607.809	14.566.547	-12.041.262	26.555.605	18.385.839	-8.169.766
Aliquota Ires % Consolidato	27,5	15,05	-12,45	27,5	19,04	-8,46
Irap 3,9%		9.033.882			8.712.742	
Totale Ires-Irap		23.600.429			27.098.581	
Aliquota Ires - Irap %	31,40	24,39	-7,01	31,40	28,06	-3,34

Numero medio dei dipendenti nel 2010

La tabella sottostante riporta il numero dei dipenden-

ti in forza alla chiusura di ogni trimestre del 2010 e la media annuale.

Qualifica	Dipendenti al 31/03/2010	Dipendenti al 30/06/2010	Dipendenti al 30/09/2010	Dipendenti al 31/12/2010	Media dipendenti del 2010
Dirigenti	45	47	49	48	47
Quadri	248	244	249	256	249
Impiegati	1.711	1.704	1.699	1.683	1.699
Operai	785	786	794	783	787
Totale	2.789	2.781	2.791	2.770	2.783

La tabella sotto riportata esprime il numero medio dei dipendenti di ogni trimestre e dell'anno 2010 ri-

proporzionato in base alle ore retribuite, alle assunzioni e alle uscite di personale del 2010.

Qualifica	Media personale equivalente 1° trimestre 2010	Media personale equivalente 2° trimestre 2010	Media personale equivalente 3° trimestre 2010	Media personale equivalente 4° trimestre 2010	Media personale equivalente del 2010
Dirigenti	46	46	48	49	47
Quadri	248	246	246	256	249
Impiegati	1.675	1.669	1.664	1.661	1.667
Operai	775	774	770	774	773
Totale	2.744	2.735	2.728	2.740	2.737

Compensi ad amministratori e sindaci

I compensi a favore degli amministratori della Società sono ammontanti a 498 migliaia di euro, mentre quelli a favore dei componenti del Collegio sindacale sono stati pari a 400 migliaia.

2. compensi per altre attività di verifica svolte nell'ambito dell'attività di revisione per 96 migliaia di euro
3. altri servizi diversi dalla revisione per 48 migliaia di euro.

Compensi alla Società di revisione

Ai sensi dell'articolo 2427 comma 16-bis del c.c., si riportano i compensi riconosciuti alla Società di revisione PricewaterhouseCoopers SpA con riferimento all'esercizio 2010:

1. compensi per l'attività di revisione legale dei conti annuali del bilancio civilistico di SEA e del bilancio consolidato del Gruppo SEA, per 98 migliaia di euro;

Azioni della Società

Nel corso del 2010 la Società non ha effettuato alcun aumento del capitale sociale; pertanto le azioni ordinarie emesse dalla Società sono 250.000.000, al valore nominale di 0,11 euro.

Azioni, obbligazioni e titoli

Alla data di bilancio non risultano emesse dalla Società azioni di godimento, obbligazioni convertibili in azioni, altri titoli e valori simili.



Il Presidente del Consiglio di amministrazione
Giuseppe Bonomi

Relazione del Collegio sindacale sul bilancio

Ai sensi dell'articolo 2429, secondo comma c.c. all'Assemblea degli azionisti sull'attività svolta nel corso dell'esercizio chiuso il 31/12/2010 di SEA - Società esercizi aeroportuali SpA.

Signori azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, il Collegio sindacale ha svolto le attività di vigilanza previste dalla legge ai sensi dell'art. 2429, secondo comma, c.c. sull'osservanza della Legge e dell'atto costitutivo, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, sull'adeguatezza e sul funzionamento della struttura organizzativa per gli aspetti di competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema di controllo interno, sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione, sulle modalità di concreta attuazione delle regole di governo societario.

Per quanto attiene all'incarico di effettuazione di revisione legale dei conti, si rammenta che, con delibera dell'Assemblea ordinaria degli azionisti del 28 aprile 2010, lo stesso è stato attribuito alla società di revisione PricewaterhouseCoopers SpA, ai sensi dell'art. 37 del D. Lgs. n. 39 del 27.01.2010 per il triennio 2010-2012.

Vi rimandiamo pertanto alla relazione della predetta società trasmessa in data 8 aprile 2011.

1. Attività svolta

La nostra attività nel corso dell'esercizio è stata ispirata alle norme di legge ed alle norme di comportamento del Collegio sindacale raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Durante l'esercizio 2010, il Collegio sindacale ha partecipato alle riunioni del Consiglio di amministrazione e alle Assemblee degli azionisti e constatato il rispetto delle norme di legge e di statuto, anche per quanto riguarda il corretto esercizio delle deleghe conferite agli amministratori.

Il Consiglio di amministrazione si è riunito n. 14 volte, per relazionare sull'attività svolta e per l'assunzione delle delibere di competenza; l'Assemblea degli azionisti si è riunita una volta.

In particolare, nel corso delle riunioni dell'Organo amministrativo ci sono state fornite dagli organi delegati periodiche e tempestive informazioni sulla gestione e sui principali avvenimenti ordinari e straordinari posti in essere, anche tramite società

controllate, che ci hanno consentito di riscontrare che la gestione si è svolta nell'ambito dell'oggetto sociale; in particolare l'iter decisionale adottato dal Consiglio di amministrazione ci è apparso correttamente ispirato al rispetto del principio dell'agire informato.

Il Collegio sindacale si è riunito n. 6 volte per l'espletamento delle verifiche periodiche, nel corso delle quali vi è stato uno scambio di informazioni con i responsabili delle funzioni aziendali e con la Società di revisione; dalle riunioni non sono emersi rilievi sostanziali sulla gestione aziendale, né sugli aspetti relativi ai conflitti di interesse.

Abbiamo mantenuto un costante ed adeguato collegamento con la funzione di Internal Audit ed abbiamo verificato che essa risponde ai richiesti requisiti di competenza, autonomia e indipendenza; abbiamo inoltre constatato che vi sono stati tra tutti gli organi e le funzioni a cui è attribuita una funzione di controllo, sia adeguata collaborazione, sia scambio di ogni informazione utile all'espletamento dei rispettivi compiti.

Vi è inoltre uno scambio di reciproche informazioni con i collegi sindacali delle principali società controllate e collegate.

In particolare:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione
- abbiamo partecipato alle Assemblee degli azionisti ed alle adunanze del Consiglio di amministrazione, ed abbiamo constatato che esse si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento; possiamo inoltre ragionevolmente assicurare la conformità alla legge e allo statuto sociale di quanto deliberato
- abbiamo apprezzato l'operato dell'organo amministrativo come non manifestamente imprudente o azzardato, né in potenziale conflitto di interesse o tale da compromettere l'integrità del patrimonio sociale
- abbiamo ottenuto dagli amministratori, durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalle sue controllate, e possiamo ragionevolmente assicurare che le operazioni poste in essere sono conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale

- la Società non ha effettuato, a nostra conoscenza, operazioni atipiche o inusuali con società del Gruppo, parti correlate o terzi; le operazioni effettuate con società del Gruppo SEA sono operazioni di natura commerciale o finanziaria, effettuate nel rispetto delle procedure adottate dal Consiglio di amministrazione che ne ha valutato la congruità e la rispondenza ad un effettivo interesse sociale
- abbiamo approfondito la conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili della funzione organizzativa; al riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire
- abbiamo vigilato sull'adeguatezza e sul funzionamento del sistema di controllo interno, inteso come insieme di attività che hanno il compito di verificare che vengano effettivamente rispettate le procedure interne, sia operative sia amministrative, adottate al fine di garantire la salvaguardia del patrimonio aziendale, la corretta ed efficiente gestione, nonché l'identificazione, la prevenzione e la gestione dei rischi di natura finanziaria e operativa nonché dei rischi aziendali, attraverso un costante monitoraggio dei rischi e la corretta gestione degli stessi; tale attività si è svolta anche attraverso il confronto con la società di revisione
- abbiamo approfondito la conoscenza e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile della Società, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo, al fine di verificare se fosse tale da consentire una rappresentazione veritiera e corretta in bilancio dei fatti della gestione; in tale contesto abbiamo operato chiedendo ed ottenendo ogni necessaria informazione dai responsabili delle rispettive funzioni, eseguendo quindi ogni verifica ritenuta necessaria mediante l'esame diretto di documenti aziendali, a tal riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire
- abbiamo mantenuto un costante scambio di informazioni con la Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., incaricata del controllo contabile, e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione
- abbiamo partecipato alle riunioni del Comitato di controllo interno e del Comitato etico, che si sono svolte nel corso dell'esercizio
- abbiamo esaminato le relazioni trimestrali e la relazione annuale 2010 e il piano delle verifiche 2010, predisposto dalla funzione Internal Audit, con la quale il collegio ha mantenuto costanti scambi di informazioni
- Vi informiamo che nel corso dell'esercizio 2010 non sono pervenute denunce al collegio sindacale ex art. 2408 c.c., e che nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emerse omissioni, ulteriori fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

La revisione legale del bilancio d'esercizio al 31/12/2010 è stata eseguita dalla Società PricewaterhouseCoopers, la quale nella propria relazione dell'8 aprile 2011, redatta ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. n. 39 del 27.01.2010, non ha esposto rilievi, né richiami d'informativa.

Relativamente ai criteri di valutazione seguiti nell'apprezzamento delle componenti del bilancio in esame, con riguardo agli elementi nello stato patrimoniale e nel conto economico, Vi rimandiamo a quanto in proposito riferito dalla società di revisione nella propria relazione.

La nota integrativa riporta la tipologia e l'entità degli incarichi conferiti alla Società di revisione incaricata; per l'anno 2010, sono stati conferiti ulteriori incarichi rispetto a quelli indicati in tale documento relativamente ad altri servizi di verifica svolti nell'ambito della revisione dei bilanci infrannuali per 28,6 migliaia di euro, della certificazione della contabilità regolatoria per 67 migliaia di euro e ad altri servizi diversi (riferibili all'applicazione nel bilancio consolidato di nuovi principi contabili) per 48 migliaia di euro.

Per l'anno 2010, inoltre, non risultano conferiti incarichi a soggetti legati da rapporti continuativi di natura patrimoniale alla rete della società incaricata della revisione contabile.

Operazioni significative

- Nel corso dell'esercizio, la società, che aveva ceduto nel 2009 ad Argol il 75% del capitale della partecipata Malpensa Logistica Europa, ha potuto concludere l'operazione con l'incasso delle due ultime tranche.
- Nel periodo considerato la Società ha avviato le trattative per la cessione della quota detenuta in GESAC, pari al 5% del capitale sociale della società che gestisce l'aeroporto di Napoli Capodichino; al termine di tale attività di negoziazione, nel marzo 2011 la SEA ha ceduto a F2i, fondo infrastrutturale che già possiede il 65% del capitale di GESAC, la propria quota di partecipazione.
- Nel corso dell'esercizio la Società ha proseguito e consolidato il processo di revisione organizzativa della controllata SEA Handling, iniziato nel 2009; tale strategia si è riflessa positivamente nei risultati economici raggiunti dalla partecipata a fine 2010.

Attività di direzione e coordinamento

La Società non è soggetta alla direzione e coordinamento da parte del socio Comune di Milano ai sensi degli artt. 2497 c.c., mentre esercita la direzione e il coordinamento, sempre ai sensi e per gli effetti dell'art. 2497 c.c., sulle società controllate al 100% SEA Handling e Malpensa Energia. Durante l'esercizio 2010, non sono stati attribuiti al Consiglio di amministrazione compensi in misura su-

periore a quella prevista dall'art. 1, commi 725 e seguenti della Legge n. 296/2006.

Per tutto l'esercizio, la Società, in linea con gli accordi sindacali conclusi con le Organizzazioni dei Lavoratori, si è avvalsa degli ammortizzatori sociali (CIGS e procedure di mobilità) concessi a seguito dello stato di crisi determinatosi dal de-hubbing di Alitalia.

Nel corso del Consiglio di amministrazione del 25 ottobre 2010, il Collegio sindacale ha rilasciato un proprio parere, richiesto ai sensi di legge, in merito al riconoscimento a un consigliere di amministrazione, di un compenso ex art. 2389, comma 3 c.c.

Nel corso del 2010, a seguito della scadenza dell'incarico per la revisione del bilancio d'esercizio, del bilancio consolidato, della semestrale e del controllo contabile della società, svolto dalla PricewaterhouseCoopers, il Collegio ha predisposto e presentato all'Assemblea degli azionisti, chiamata ad approvare il bilancio 2009, la propria proposta motivata per il conferimento dell'incarico al revisore per gli esercizi 2010-2012, così come richiesto dalla recente normativa - D. Lgs. n. 39 del 27/1/2010.

Abbiamo rilevato che la Società, nel corso dell'esercizio 2010:

- ha confermato il mantenimento della Certificazione Ambientale ISO 14001 per il triennio 2009/2011, rilasciata dal TUV in data 14/4/2006 sul Sistema di Gestione Ambientale
- ha conseguito un importante riconoscimento internazionale in tema di materia ambientale; infatti, a seguito dell'impegno profuso da parte di tutto il Gruppo SEA per ridurre le emissioni dirette e indirette di CO₂, gli scali di Linate e Malpensa hanno ottenuto il massimo livello di accreditamento 3+ "neutrality" nel contesto dell'iniziativa europea denominata "Airport Carbon Accreditation", promossa da ACI Europe
- ha mantenuto il sistema di Corporate Governance introdotto dal 2003, ispirato alle raccomandazioni del "Codice di Autodisciplina delle società quotate", ancorché trattasi di un adempimento non obbligatorio, avvalendosi di un Comitato di controllo interno di Gruppo, del Comitato etico, del Comitato per la remunerazione
- ha mantenuto l'adozione di un Codice etico che definisce i valori etici e morali della società, indicando le linee di comportamento da tenere da parte del personale, dei componenti degli organi sociali nei rapporti aziendali e in quelli esterni; anche al fine di ribadire che, nello svolgimento della propria attività, la società si ispira a criteri di trasparenza e correttezza, nel rispetto della legge e degli interessi della collettività
- ha mantenuto ed aggiornato il "Modello di Organizzazione e Gestione" ai sensi del D. Lgs 231/2001, approvato dal Consiglio di amministrazione in data 18/12/2003 e successivamente aggiornato con delibere nel 2005, 2008 e 2010; va ricordato che il con-

trollo circa l'effettività e l'adeguatezza del "Modello di organizzazione, gestione e controllo" è affidato all'Organismo di vigilanza, istituito ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001 e che, nel corso degli incontri intervenuti tra il Collegio e l'Organismo di vigilanza, non sono state segnalate violazioni

- ha provveduto ad aggiornare il "Documento programmatico sulla sicurezza", in merito alla normativa in materia di protezione dei dati personali - D. Lgs. 196/2003.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31/12/2010, in merito al quale riferiamo quanto segue.

2. Progetto di bilancio d'esercizio al 31/12/2010

Il progetto di bilancio della vostra Società, relativo all'esercizio 2010 presenta un utile netto di 59.780.009 euro a fronte di un utile netto di 67.543.946 dell'esercizio precedente.

Non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura ed a tal riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

La relazione del Consiglio di amministrazione sull'andamento della gestione al 31 dicembre 2010 è esaustiva e completa per le finalità di legge: nella stessa sono indicati i fattori principali che hanno caratterizzato l'esercizio; essa risulta esauriente sotto il profilo delle informazioni relative all'attività operativa e di sviluppo della Società, delle strategie e dei rapporti, nonché della descrizione dei principali rischi e delle incertezze cui la società è esposta e reca indicazioni degli elementi che possono incidere sull'evoluzione della gestione.

L'esame della Relazione sulla gestione ne ha inoltre evidenziato la congruenza con i dati di bilancio, come risulta anche dalla Relazione della Società di revisione PricewaterhouseCoopers.

Negli anni 2007 e 2008, la Società aveva contabilizzato una svalutazione pari a 58.015 migliaia di euro, in presenza di perdite durevoli di valore in conseguenza del de-hubbing di Malpensa da parte di Alitalia, principale vettore operante negli scali aeroportuali milanesi. In particolare, 23.100 migliaia di euro erano riferiti alla svalutazione del sistema di smistamento bagagli (BHS) e 34.915 migliaia di euro alla svaluta-

zione del terzo satellite di Malpensa. Le svalutazioni contabilizzate in esercizi precedenti sono state sostanzialmente confermate anche nel bilancio 2010, alla luce delle prospettive future stesso del traffico, nonché dell'assenza di ulteriori fattori interni ed esterni che potessero avere impatto significativo sul sistema aeroportuale di Malpensa. La nota integrativa illustra i criteri di valutazione adottati, che risultano adeguati in relazione all'attività e alle operazioni poste in essere dalla Società, e le altre informazioni richieste dalla legge.

Il Consiglio vi ha ampiamente illustrato le singole voci del bilancio, le variazioni intervenute rispetto all'esercizio precedente e le relative motivazioni, nonché i criteri di valutazione e i principi contabili adottati, che risultano conformi alle vigenti disposizioni di legge e tengono conto dei documenti emanati dall'Organismo italiano di contabilità.

L'Organo amministrativo ha ottemperato a quanto disposto dall'art. 10, primo comma, della Legge 19 marzo 1983, n. 72 ed ha altresì indicato la composizione delle riserve e dei fondi iscritti in bilancio.

Per quanto a nostra conoscenza, gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme ai sensi dell'art. 2423, quarto comma.

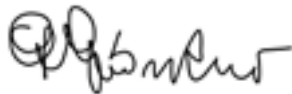
Abbiamo verificato che i ratei e risconti sono stati calcolati in base al principio della competenza economico-temporale.

Abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo.

3. Conclusioni

In relazione a quanto esposto, in base ai controlli effettuati direttamente, alle informazioni scambiate con la Società di revisione e preso atto della relazione rilasciata dalla stessa in data 8 aprile 2011, che esprime un giudizio senza rilievi né richiami di informativa sul bilancio dell'esercizio, risultanze contenute nella richiamata relazione ex art. 14 del D Lgs. 39/2010 accompagnatoria del bilancio medesimo, il Collegio non ha obiezioni da formulare all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2010, così come redatto dagli amministratori.

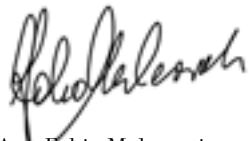
Milano, 8 aprile 2011
Il Collegio sindacale



Dr. Giancarlo Giordano
Presidente



Dr. Aldo Londei
Sindaco effettivo



Avv. Fabio Malcovati
Sindaco effettivo



Dr. sa Maria Luisa Mosconi
Sindaco effettivo



Dott.ssa Raffaella Pagani
Sindaco effettivo

Relazione di certificazione al bilancio



**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI CERTIFICAZIONE
AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL D.Lgs. n° 39/2006, N° 99**

**Agli Azionisti di
S.P.A. - SOCIETÀ SERVIZI AMMINISTRATIVI SpA**

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di S.P.A. - Società Servizi Amministrativi SpA (di seguito "Società") per il periodo 2017. La responsabilità della redazione del bilancio è conferita alle persone che ne dispongono i poteri di redazione conosciuti agli amministratori di S.P.A. - Società Servizi Amministrativi SpA. Il nostro è un'opinione del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2. Il nostro lavoro è stato condotto secondo i principi di lavoro emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai pareri professionali, la revisione è stata qualificata e svolta al fine di esprimere un giudizio su misura per accertare se il bilancio d'esercizio sia libero da errori significativi o frode, con una ragionevole certezza. Il grado di certezza di un'opinione indipendente dipende, sulla base di un'analisi e interpretazione degli elementi probativi e supporto dei dati e delle informazioni contenute nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della consistenza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il nostro lavoro formi una ragionevole base per l'opinione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio d'esercizio presentato, i nostri sono parimenti al fine accertare il rispetto quanto definito dalla legge, e lo abbiamo alla relazione di cui sopra in data 20 aprile 2018.

3. In questo giudizio, il bilancio d'esercizio di S.P.A. - Società Servizi Amministrativi SpA di cui, l'opinione viene formulata, è libero da frodi e da irregolarità, e i dati e informazioni sono pertinenti e veritieri, con una ragionevole certezza, e i criteri contabili e stime sono ragionevoli e consistenti e il bilancio d'esercizio è libero da frodi e da irregolarità.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione SpA

Il presente documento è riservato ai soli destinatari ed è vietata la ristampa o l'uso non autorizzato. Il presente documento è stato redatto in conformità con le norme vigenti in materia di revisione contabile e di certificazione del bilancio d'esercizio. Il presente documento è stato redatto in conformità con le norme vigenti in materia di revisione contabile e di certificazione del bilancio d'esercizio. Il presente documento è stato redatto in conformità con le norme vigenti in materia di revisione contabile e di certificazione del bilancio d'esercizio.



4. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione è conferita a questo paragrafo dalla legge e dalla legge concernente gli amministratori di S.P.A. - Società Servizi Amministrativi SpA. Il nostro è un'opinione del giudizio sulla correttezza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. Il nostro lavoro è stato condotto secondo i principi di lavoro emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. Il nostro giudizio è relativo alla gestione d'esercizio con l'obiettivo di verificare se S.P.A. - Società Servizi Amministrativi SpA è in grado di pagare.

Milano, 20 aprile 2018

Presidente del Consiglio di Amministrazione SpA


 Sergio Pizzardi
 Presidente Consiglio

9/99

Glossario

Accordi bilaterali

I servizi di trasporto aereo per destinazioni esterne all'Unione Europea sono regolati dal regime degli accordi bilaterali.

Tali accordi, che disciplinano il traffico aereo di linea fra due stati, si presentano come documenti articolati secondo schemi fissi e ispirati al principio della reciprocità.

Attraverso la stipula di un accordo bilaterale viene definita la quantità di voli offerti (in termini di frequenze, tariffe e posti offerti), il numero dei vettori ammessi a operare e i punti d'accesso (in termini di destinazioni operabili) dei rispettivi paesi.

Le rotte individuate da tali accordi non appartengono ai vettori designati ad esercitarle ma, se un accordo prevede la designazione a favore di un singolo vettore per paese, solo il vettore individuato per ciascun paese sarà titolato ad operare tale collegamento.

ACI Europe

Airports Council International: organizzazione internazionale rappresentativa delle società di gestione aeroportuale, la cui sede europea è a Bruxelles

Airport Carbon Accreditation

È il programma, implementato da ACI Europe, con il supporto tecnico di WSP Environmental (società londinese leader nella consulenza su tematiche ambientali), per la riduzione delle emissioni di CO₂ da parte degli aeroporti. L'iniziativa Airport Carbon Accreditation prevede 4 livelli di accreditamento: 1 Mapping; 2 Reduction; 3 Optimisation; 3+ Neutrality.

A-SMGCS

Advanced Surface Movement Guidance and Control System: sistema di guida luci al suolo in grado di portare in modo automatico gli aerei da un punto di ingresso prestabilito al punto di attesa previsto per il decollo.

Area Schengen

Area dell'aeroporto in cui operano i voli diretti verso i paesi che hanno aderito agli Accordi di Schengen, in cui sono stati aboliti i controlli sistematici delle persone alle frontiere

Al 31/12/2010 i paesi aderenti agli accordi di Schengen sono: Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Italia, Portogallo, Spagna, Austria, Grecia, Danimarca, Finlandia, Svezia, Islanda, Norvegia, Slovenia, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Malta, Svizzera Liechtenstein.

AUA

Agente Unico Aeroportuale: figura professionale tipica dell'attività di handling aeroportuale.

AVL

Aiuti Visivi Luminosi: impianti luminosi per piste, raccordi e piazzale.

Bagagli disguidati

Bagagli non riconsegnati al passeggero all'arrivo nell'aeroporto di destinazione.

BHS

Baggage Handling System: impianto automatizzato di smistamento dei bagagli.

BOT

(Build - Operate - Transfer): modello di business che prevede la realizzazione di un'infrastruttura, la successiva gestione e la cessione finale della stessa al committente dell'opera.

Budget hotel

Tipologia di hotel low-cost che offre servizi essenziali ai propri fruitori a fronte di prezzi contenuti.

Carta dei servizi

La Carta dei servizi è il documento in cui SEA descrive le proprie attività e presenta gli standard qualitativi annuali dei servizi offerti ai clienti degli Aeroporti di Malpensa e Linate. I dati illustrati rispecchiano in modo oggettivo il grado di soddisfazione dei clienti sui servizi aeroportuali, come il comfort in aeroporto, la pulizia, l'informativa al pubblico e la sicurezza.

Certificati verdi

Struttura di incentivazione all'utilizzo di fonti di energia rinnovabili costituita da titoli negoziabili rappresentativi di determinate quantità di emissioni di CO₂. I certificati vengono quindi scambiati sul mercato dai produttori di energia elettrica in maniera da correggere gli squilibri in termini di emissioni auto-rizzate di anidride carbonica.

Certificazione ambientale ISO 14001

La sigla «ISO 14001» identifica uno standard che fissa i requisiti di un "Sistema di Gestione Ambientale" di una qualsiasi organizzazione. Certificarsi secondo la ISO 14001 non è obbligatorio, ma è frutto della scelta volontaria dell'azienda che decide di stabilire, attuare, mantenere attivo e migliorare un proprio sistema di gestione ambientale. È inoltre importante notare come la certificazione ISO 14001 non attesti una particolare prestazione ambientale, né dimostri un impatto particolarmente basso, ma piuttosto stia a dimostrare che l'organizzazione certificata ha un sistema di gestione adeguato a tenere sotto controllo gli impatti ambientali delle proprie attività, e ne ricerca sistematicamente il miglioramento in modo coerente, efficace e soprattutto sostenibile.

CIGS

Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria.

Code sharing

Accordo tra linee aeree che prevede la commercializzazione di un servizio da parte di una compagnia aerea, la quale si avvale però dell'utilizzo degli aeromobili di un altro vettore, ampliando in questo modo il proprio network di destinazioni servite.

Commissione aeroportuale

La Commissione aeroportuale è composta da rappresentanti di ENAC, SEA, Regione Lombardia, Provincia di Milano, ARPA, ENAV, vettori, Ministero dell'Ambiente e tutti i comuni interessati, ovvero quelli su cui insistono le strutture aeroportuali e più in generale quelli che rientrano, anche solo in parte, nell'intorno aeroportuale. La Commissione approva il piano di zonizzazione acustica delle aree limitrofe allo scalo e definisce i correlati piani di intervento per il contenimento e/o l'abbattimento del rumore.

Contratto di programma

I Contratti di programma sono stipulati tra l'ENAC e le società di gestione aeroportuale e disciplinano il profilo tariffario, la realizzazione del piano degli investimenti e il rispetto degli obiettivi di qualità e di tutela ambientale.

Dual till

Principio tariffario secondo il quale le attività di tipo Aviation vengono remunerate mediante un meccanismo tariffario regolamentato, mentre i margini delle attività di tipo Non Aviation vengono lasciati nella disponibilità dei gestori aeroportuali.

EBITDA

Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization: equivalente al Margine Operativo Lordo (MOL), si calcola come differenza tra ricavi di gestione e costi operativi.

e-commerce

Modalità di compravendita di beni e servizi realizzata tramite l'utilizzo di una piattaforma commerciale elettronica, mediante la rete internet.

ENAC

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile: unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, è stato istituito il 25 luglio 1997 con Decreto Legislativo n. 250/97. L'ENAC si occupa dei molteplici aspetti della regolazione dell'aviazione civile, del controllo e vigilanza sull'applicazione delle norme adottate, della disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema del trasporto aereo.

Fast Track

Percorso preferenziale dedicato ai passeggeri che si avvalgono di tale servizio, realizzato con lo scopo di

ridurre notevolmente i tempi di attesa per i controlli di sicurezza.

FOD

Foreign Object Damage: è un termine utilizzato in ambito aeronautico per indicare sia i materiali inerti e incustoditi che possono provocare danni agli aeromobili, sia il danno stesso.

GUCE

Gazzetta Ufficiale delle Comunità Europee: è la fonte di cognizione ufficiale dell'Unione Europea.

IATA

International Air Transport Association: è l'organizzazione internazionale rappresentativa delle compagnie aeree internazionali, con sede a Montreal.

Intranet aziendale

Intranet aziendale è un sistema di comunicazione interno all'Azienda, con gli standard tecnologici utilizzati in internet. La caratteristica peculiare di una intranet è l'accesso alle informazioni pubblicate che è ristretto agli utenti autorizzati e non a tutti i navigatori.

Loyalty Award 2010

Competizione internazionale che ogni anno premia le innovazioni introdotte nei loyalty program del settore travel.

Masterplan

Strumento di indirizzo finalizzato a coordinare le strategie di sviluppo aeroportuale sul territorio, che permette di definire la realizzazione di infrastrutture nel lungo periodo in maniera condivisa con l'autorità di settore.

Network "hub & spoke"

Modello di sviluppo della rete delle compagnie aeree che individuano uno scalo su cui concentrare la maggior parte dei voli operati.

Portfolio brand

Insieme dei marchi presenti all'interno delle aree commerciali degli scali gestiti.

Sistema di Gestione Ambientale (SGA)

È la parte del sistema di gestione generale che comprende la struttura organizzativa, le attività di pianificazione, le responsabilità, le prassi, le procedure, i processi, le risorse per elaborare, mettere in atto, conseguire, riesaminare e mantenere attiva la politica ambientale.

SLA

Service Level Agreement: accordo relativo ai livelli di qualità ed efficienza del servizio.

Slot

Permesso dato a un vettore di atterrare e decollare da un aeroporto a una data e in un orario specifico.

TEN-t

Rete Transeuropea di Trasporto delineata dall'Unione Europea al fine di agevolare la mobilità di persone e merci all'interno della UE.

Trasporto courier

Tipologia di trasporto postale o di merce caratterizzata da velocità di servizio e garanzie in termini di tempistica di arrivo, integrità e tracciabilità del prodotto trasportato.

TÜV

TÜV Italia è un ente indipendente di certificazione e ispezione presente in Italia dal 1987 e appartenente al gruppo TÜV SÜD.

Vettore all cargo

Compagnia aerea i cui aeromobili trasportano esclusivamente merci.

