



Gruppo SEA
Relazione Finanziaria semestrale
al 30 giugno 2014

Gruppo SEA
Relazione Finanziaria semestrale
al 30 giugno 2014

L'attenzione del Gruppo SEA
alla tutela dell'ambiente ha
determinato, attraverso l'adozione
di specifiche iniziative, di ridurre
significativamente le emissioni
dirette e indirette di CO₂.



SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali
Aeroporto Milano Linate – 20090 Segrate, Milano
Codice fiscale e iscrizione al Registro Imprese di Milano n. 00826040156
REA di Milano n. 472807 – Capitale sociale Euro 27.500.000 i.v.
www.seamilano.eu

Sommario

Informazioni generali	4	Gestione delle risorse umane	36
Organi sociali	5		
Il Gruppo SEA		Sistema di Corporate Governance	40
– Struttura del Gruppo al 30 giugno 2014	6		
Dati consolidati di sintesi	8	Fattori di rischio	43
		Rapporti con le Parti Correlate	49
Relazione sulla Gestione	9		
Primo semestre 2014: eventi di rilievo	10	Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2014	50
Scenario di riferimento, mercati e normative: evoluzione	12		
Evoluzione prevedibile della gestione	15	Prospetti contabili consolidati	53
Andamento e risultati del Gruppo	16	Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata	54
Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo	17	Conto Economico Consolidato Complessivo	55
		Rendiconto Finanziario Consolidato	56
Aviation	20	Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato	57
Non Aviation	24	Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato	58
		Relazione di certificazione	93
Handling	27		
Energia	31		
Customer Care	33		

Informazioni generali

Organi sociali

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

- (1) Vice Presidente
(2) Membro del Comitato Controllo e Rischi
(3) Membro del Comitato per la Remunerazione
(4) Membro del Comitato Etico
(5) Membro dell'Organismo di Vigilanza

Il Gruppo SEA – Struttura del Gruppo al 30 giugno 2014

Struttura del Gruppo SEA al 30 giugno 2014

SEA SpA

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

Legenda:

Partecipazione di controllo

Partecipazione di collegamento

Partecipazione in altre società

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

** Società acquisite in data 18 dicembre 2013.

Premessa

La presente Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2014 è costituita dalla Relazione sulla Gestione e dal Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2014; il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, redatto in migliaia di Euro, viene comparato con i Bilanci Consolidati del semestre e dell'esercizio precedente ed è costituito dai Prospetti contabili (Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, dal Conto Economico complessivo consolidato, dal Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal Rendiconto finanziario consolidato) e dalle Note esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2014 è stata predisposta nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e omologati dall'Unione europea e in particolare secondo lo IAS 34 – Bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, tale Bilancio Consolidato semestrale abbreviato non comprende tutte le informazioni richieste dal Bilancio annuale e deve essere letto unitamente al Bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013. Nella redazione del Bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2014 sono stati applicati gli stessi Principi Contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013.

Dati consolidati di sintesi

I risultati della Relazione Finanziaria semestrale sono penalizzati dai maggiori oneri conseguenti alla prospettata cessazione dell'attività della controllata SEA Handling e alla ristrutturazione del settore *handling*. L'apertura della procedura di liquidazione in data 9 giugno 2014 e la sopravvenuta possibilità di determinare l'onere di ristrutturazione del personale alla luce degli accordi sindacali finalizzati in data 15 luglio, implicano che la Relazione Finanziaria rifletta, ai sensi dello IAS 37 un accantonamento per Euro 25,2 milioni a fronte del citato onere di ristrutturazione del

personale di SEA Handling. L'effetto economico di tale accantonamento, risulta in parte attenuato da stanziamenti effettuati in esercizi precedenti nel contesto delle valutazioni di *impairment test* delle attività *handling*, ed ammontanti a Euro 10,3 milioni.

Per completezza, l'EBITDA risente del positivo effetto non ricorrente di Euro 5.439 migliaia del trasferimento del traffico di Orio al Serio a causa della chiusura della pista per le operazioni di rifacimento della stessa.

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013	Delta	esercizio 2013
Ricavi	371.740	354.298	17.442	724.080
EBITDA ⁽¹⁾	74.609	80.487	(5.878)	161.778
Risultato operativo	36.668	44.874	(8.206)	85.565
Risultato ante imposte	24.937	38.617	(13.680)	64.952
Risultato netto del Gruppo	19.239	23.331	(4.092)	33.707

(importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013	Delta	al 30 giugno 2013
Capitale immobilizzato (A)	1.242.549	1.213.879	28.670	1.177.575
Capitale circolante (B)	(189.660)	(174.496)	(15.164)	(235.789)
Fondi rischi e oneri (C)	(200.839)	(187.111)	(13.728)	(156.613)
Fondi relativi al personale (D)	(50.891)	(77.155)	26.264	(74.696)
Capitale investito netto (A+B+C+D)	801.159	775.117	26.042	710.477
Patrimonio netto di Gruppo	275.371	286.766	(11.395)	277.529
Patrimonio netto di terzi	610	611	(1)	86
Indebitamento finanziario netto	525.178	487.740	37.438	432.862
Totale fonti di finanziamento	801.159	775.117	26.042	710.477

	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013	Delta	al 30 giugno 2013
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	42.941	90.486	(47.545)	49.830
Dipendenti (a fine periodo)	5.145	4.986	159	5.070

(1) Risultato netto del Gruppo rettificato delle imposte, dei proventi e oneri finanziari nonché degli ammortamenti e delle perdite e ripristini di valore. L'EBITDA è una misura utilizzata per monitorare e valutare l'andamento operativo e non è definito come misura contabile nell'ambito dei Principi IFRS e pertanto non deve essere considerato una misura alternativa per la valutazione dell'andamento del risultato operativo.

Ricavi consolidati 1° semestre 2014 Euro 371.740 migliaia



	%
Aviation	50,5
Non Aviation	26,1
Handling	12,8
Energia	1,8
Ricavi da applicazione IFRIC 12	8,8

Primo semestre 2014: eventi di rilievo

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

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

Trasferimento voli da Bergamo Orio al Serio a Malpensa Terminal 1

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

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

Per far fronte al flusso di passeggeri in arrivo, è stato incrementato il personale operativo a tempo determinato, in particolare gli addetti *check-in* e gli operatori di *weight & balance*. Ancora in aeroporto – nei punti strategici di accesso e percorrenza – sono stati predisposti quattro *welcome desk* presidiati da personale SEA, a cui sono stati affiancati anche 15 *airport helper*.

Apertura nuova Piazza del Lusso di Malpensa Terminal 1

In data 12 maggio è stata aperta ai passeggeri la nuova Piazza del Lusso di Malpensa che rappresenta la prima fase del progetto di rinnovamento e ampliamento dell'intero Terminal. Nuovi negozi e nuovi *brand* per offrire ai passeggeri un'offerta commerciale di altissima qualità: dalla presenza di uno *chef* stellato con il

Davide Oldani Cafè e di Giorgio Armani (per la prima volta in un aeroporto europeo) a Bottega Veneta e Tod's, passando per Moncler. Nuovi negozi anche per Bulgari, Gucci, Hermès, Etro, Salvatore Ferragamo, Burberry, Ermenegildo Zegna, Montblanc, Hour Passion e Boggi in *boutique* ancora più grandi e prestigiose.

SEA Handling – Scioglimento anticipato e nomina di un liquidatore

L'Assemblea Straordinaria dei soci della controllata SEA Handling del 9 giugno 2014 ha deliberato di sciogliere anticipatamente la Società e di metterla in liquidazione stabilendo la decorrenza degli effetti dello scioglimento dal 1° luglio 2014.

Le operazioni liquidatorie sono state affidate ad un unico liquidatore nominato nella persona del Prof. Marco Reboa.

Causa civile SEA/ Quintavalle - Cascina Tre Pini

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

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

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

Nel merito, la sentenza ha accolto le domande formulate da SEA nel giudizio di appello, ossia la richiesta di assoluzione di SEA da ogni responsabilità risarcitoria/indennitaria e la domanda di restituzione di quanto corrisposto agli attori in forza della sentenza di merito (circa Euro 2 milioni); nel corso del mese di agosto è avvenuto l'incasso dell'intero ammontare.

A seguito di tale sentenza SEA è rientrata inoltre nella disponibilità di Euro 8,1 milioni che, dal luglio 2012, erano stati posti a deposito vincolato per il pignoramento a favore di Quintavalle.

La Corte ha confermato la sentenza d'appello nei confronti del solo Ministero dei Trasporti, condannandolo al risarcimento dei danni nella misura sopra stabilita, e respinto le richieste di danni ulteriori formulate da Cascina Tre Pini.

Attività di finanza

Ridefinizione della struttura dell'indebitamento finanziario di Gruppo

A metà aprile 2014, il Gruppo SEA ha ridefinito la propria struttura di indebitamento finanziario mediante (i) la sottoscrizione di una linea di credito *revolving* di durata quinquennale per un controvalore di Euro 260 milioni e (ii) l'emissione di un *Bond*, quotato sul mercato ufficiale irlandese, per Euro 300 milioni, al fine di raggiungere i seguenti obiettivi:

- garantire la disponibilità di linee di credito in grado di rafforzare la copertura dei fabbisogni finanziari dei prossimi anni;
- allungare i tempi di scadenza dell'indebitamento finanziario, minimizzando i relativi costi di raccolta;
- assicurare la copertura degli impegni finanziari particolarmente significativi nel corso del biennio 2014-2015: in tale periodo, secondo la struttura di indebitamento finanziario precedente all'operazione, erano previsti in scadenza oltre Euro 213 milioni di finanziamenti di medio termine, a cui aggiungere il rifinanziamento di quasi Euro 73 milioni di linee a vista (aperte a fine 2013) e di ulteriori Euro 100 milioni di linee *committed*, non utilizzate e in scadenza entro il 2016;
- consentire un'elevata flessibilità finanziaria ricorrendo a modalità di raccolta in linea con la migliore *market practice* in atto in Europa, e a costi particolarmente competitivi in relazione alla durata del corrispondente debito.

Si segnala che, al 30 giugno 2014, a seguito della citata emissione obbligazionaria è già stato rimborsato circa il 70% dei finanziamenti in scadenza nel 2014/2015 (Euro 150 milioni) e delle linee *uncommitted* utilizzate a fine 2013 (oltre Euro 52 milioni); inoltre, sono state cancellate le linee di credito *committed* di prossima scadenza, sostituite dalla linea RCF sottoscritta in aprile.

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

Dall'emissione, il titolo ha registrato un andamento costantemente sopra la pari, toccando a fine giugno 2014 un prezzo di Euro 101,98, corrispondente ad un rendimento effettivo del 2,80%.

Agevolazioni concesse dal Ministero dello Sviluppo Economico

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

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

Collegamento ferroviario Terminal 1 / Terminal 2 - UE Grants

Relativamente al collegamento ferroviario fra i due Terminal di Milano Malpensa e al co-finanziamento deciso nel 2013 dall'Unione europea, si segnala che, in giugno 2014, il Gruppo SEA ha incassato la prima *tranche* dei contributi a fondo perduto (pari a Euro 3,7 milioni). Si precisa che la scelta dei *contractor* per l'inizio lavori, atteso in settembre 2014, è in fase significativamente avanzata.

Investimenti 3°/3° Malpensa

Presso l'aeroporto di Malpensa sono proseguiti i lavori per l'ampliamento del Terminal 1. Nel gennaio 2013 è stata inaugurata un'area del terzo satellite per una superficie di circa 35 mila mq., dotata di una sala *VIP* di circa 1.500 mq. e di due *gate* da cui è possibile imbarcare direttamente e contemporaneamente i passeggeri sull'Airbus A380 attraverso due pontili collegati. Durante il primo semestre 2014 sono proseguiti i lavori di completamento delle opere e sono state aperte al pubblico la nuova area di riconsegna bagagli per i voli non Schengen e le attività commerciali che si affacciano sulla piazza del lusso. Complessivamente il 3°/3°, il cui completamento è previsto nel 2015, ha riguardato circa 128 mila mq. di spazi aggiuntivi al Terminal 1 di cui circa 85 mila destinati a passeggeri e attività commerciali.

Scenario di riferimento, mercati e normative: evoluzione

Di seguito si riporta un'analisi dell'evoluzione dell'andamento dei mercati e delle normative di riferimento nel corso del primo semestre del 2014.

Quadro economico di riferimento

Scenario macroeconomico

Dopo la netta decelerazione nell'avvio dell'anno, l'attività economica mondiale è tornata a crescere, anche se in misura modesta e con intensità difforme tra le principali regioni. In particolare negli Stati Uniti, dove è ripresa la crescita, e in Cina, ove si è interrotto il rallentamento. Gli scambi commerciali hanno in parte recuperato la flessione del primo trimestre, ma la loro dinamica rimane moderata. Sono aumentati tuttavia i rischi connessi con le tensioni geopolitiche in alcuni paesi produttori di petrolio; l'acuirsi di tali fattori di rischio potrebbe avere ripercussioni sull'offerta e sul prezzo dei prodotti energetici, sull'attività e sugli scambi mondiali.

Nell'area dell'Euro la ripresa è proseguita, seppur modesta e diseguale, accompagnata da inflazione molto bassa e credito alle imprese in flessione.

In un quadro di crescita ancora moderata e diseguale, l'inflazione al consumo nell'area dell'Euro è scesa a valori minimi nel confronto storico (0,8%), risentendo della debolezza della ripresa ciclica in presenza di margini ancora ampi di capacità produttiva inutilizzata. Nei mesi più recenti gli operatori censiti da *Consensus Economics* hanno progressivamente rivisto al ribasso le attese sull'inflazione sull'area Euro che si sono attestate in giugno allo 0,7% per l'anno in corso e all'1,2% per il 2015.

La ripresa dell'economia italiana, pur in presenza di segnali di fiducia delle imprese, stenta a riavviarsi. L'attività economica nei mesi invernali ha risentito del calo della produzione di energia, in parte legato ai fattori climatici.

L'inflazione al consumo (misurata sulla base dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo, IPCA) è an-

cora scesa, portandosi in giugno allo 0,2% sui dodici mesi.

Prospettive 2014

Secondo le ultime stime dell'OCSE, che non incorporano la forte contrazione del PIL statunitense nel primo trimestre, la crescita del prodotto mondiale accelererebbe al 3,4% nel 2014 e al 3,9% nel 2015. Tra marzo e giugno gli operatori professionali privati hanno progressivamente rivisto al ribasso le previsioni di crescita per l'anno in corso per gli Stati Uniti (-0,6 punti percentuali), il Brasile (-0,3) e la Russia (-1,1).

I rischi per l'economia mondiale restano orientati al ribasso. Il recente rallentamento dell'attività nelle economie emergenti potrebbe rivelarsi più protratto del previsto. Pesano inoltre gli incerti sviluppi delle crisi in Libia e in Iraq, che si aggiungono alle tensioni in corso tra Russia e Ucraina. Nel medio periodo il protrarsi di condizioni monetarie fortemente espansive nei paesi avanzati potrebbe favorire l'accumulo di nuovi squilibri nei mercati finanziari e immobiliari.

Trasporto aereo e aeroporti

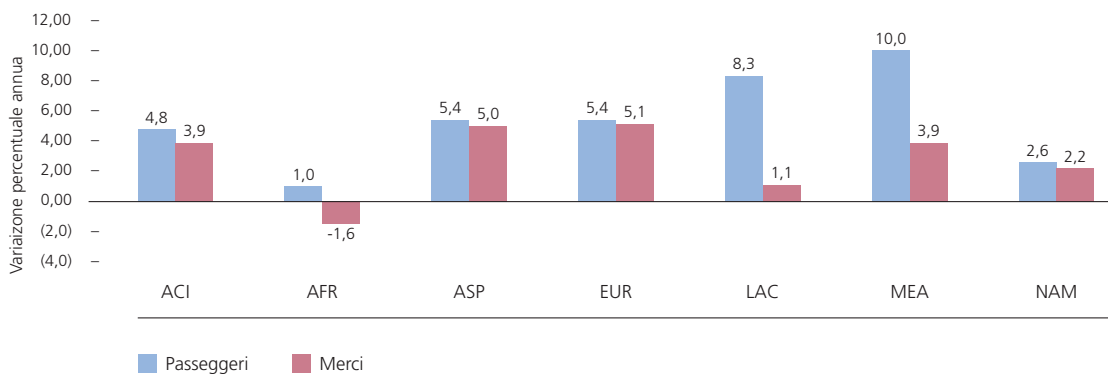
Andamento del trasporto aereo mondiale nei primi cinque mesi del 2014

Il traffico aereo mondiale a maggio 2014 (ultimo dato disponibile a oggi) ha evidenziato una crescita del 4,8% per i passeggeri e del 3,9% per le merci.

Si evidenziano segnali di ripresa per il traffico passeggeri su tutte le aree geografiche: in particolare sia per Asia che per Europa un incremento del 5,4% ed il Medio Oriente che cresce del 10%.

Il continente americano sottolinea andamenti positivi: più contenuti per il Nord America (+2,6%) e più importanti per l'America latina (+8,3%).

Per il comparto merci l'Europa è l'area che registra la maggiore percentuale di crescita (+5,1%), l'Asia fa rilevare +5%, il Medio Oriente +3,9%, ed il Nord America +2,2%.



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

Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash - maggio 2014)

Andamento del traffico sugli aeroporti europei nei primi cinque mesi del 2014

Il traffico aereo a livello europeo, dalle ultime informazioni disponibili a maggio, ha evidenziato un *trend* positivo rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. In particolare gli aeroporti associati ad ACI Europe (i principali scali che ne fanno parte sono: Londra Sys,

Parigi Sys, Francoforte, Amsterdam, Roma Sys, Madrid, Monaco, Barcellona, Milano Sys, Berlino Sys.) hanno mediamente registrato *performance* positive dei passeggeri (+4,7%) e nel segmento merci (+5,2%). In Italia gli scali gestiti da SEA hanno fatto osservare una crescita del +6,5% dei passeggeri e del +11,1% per le merci, mentre il sistema aeroportuale romano si è attestato rispettivamente a +4,2% e -2,2%.

Andamento del traffico degli aeroporti del Gruppo SEA del primo semestre 2014

	Movimenti			Passeggeri ⁽¹⁾			Merci (ton) ⁽²⁾		
	2014	2013	%	2014	2013	%	2014	2013	%
Malpensa	81.879	77.820	5,2%	9.226.852	8.439.668	9,3%	230.615	205.312	12,3%
Linate	44.789	45.099	-0,7%	4.370.627	4.328.090	1,0%	6.353	7.949	-20,1%
Totale traffico commerciale	126.668	122.919	3,0%	13.597.479	12.767.758	6,5%	236.968	213.261	11,1%
Aviazione Generale ⁽³⁾	12.884	12.818	0,5%	28.967	31.585	-8,3%	-	-	-
Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA	139.552	135.737	2,8%	13.626.446	12.799.343	6,5%	236.968	213.261	11,1%

(1) Passeggeri arrivati + partiti.

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

(3) Derivanti dalle società ATA Ali Servizi SpA ed Ali Trasporti Aerei ATA SpA (Nota 2.3).

I risultati del primo semestre 2014 degli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA, hanno fatto registrare rispetto allo scorso anno un andamento positivo per il traffico passeggeri con una crescita pari al +6,5%, rafforzata da una crescita del numero dei movimenti del +3%. L'incremento del numero dei passeggeri è dovuto quasi esclusivamente all'aeroporto di Malpensa che ha fatto rilevare uno sviluppo del +9,3%; anche Linate registra un aumento più contenuto rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (+1%).

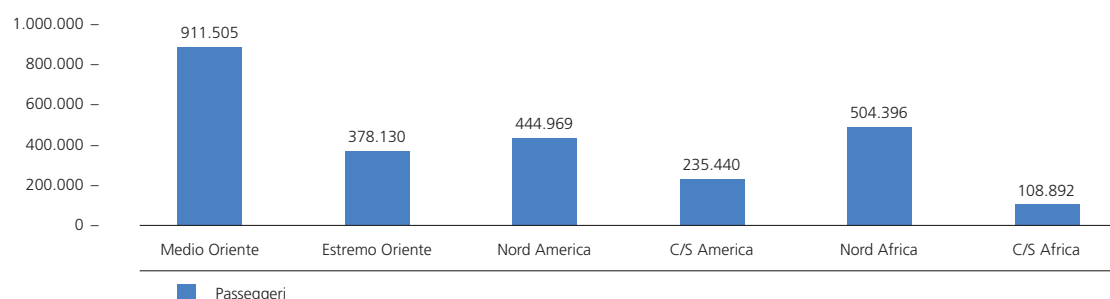
Malpensa

Il traffico passeggeri dell'aeroporto di Malpensa si è attestato a 9,2 milioni con una crescita del +9,3%; i movimenti aeromobili hanno registrato un incremento del 5,2%.

La sostenuta crescita del traffico è stata rafforzata dal trasferimento temporaneo di tutti i voli dall'aeroporto di Bergamo avvenuta dal 12 maggio al 2 giugno.

Il risultato del traffico passeggeri epurato dall'acquisizione del traffico proveniente da Bergamo ha fatto rilevare una crescita del +3,7%, confermando il *trend* positivo degli ultimi mesi, mentre i movimenti risultano pressoché allineati rispetto al semestre 2013 (+0,6%).

Traffico passeggeri su rotte intercontinentali per area geografica



Malpensa 1

Il traffico passeggeri ha evidenziato una crescita del +12,4%, con 6,1 milioni di passeggeri; il risultato è principalmente dovuto al temporaneo trasferimento di Ryanair con più di 400 mila passeggeri (conseguente la chiusura dello scalo di Bergamo Orio al Serio), a Emirates con il nuovo collegamento verso New York attivato la scorsa *winter* dopo aver ottenuto la concessione su base extra bilaterale da parte di ENAC con un incremento di 91 mila passeggeri, a Meridiana fly che nel comparto *leisure* si è distinta incrementando del 69% il numero dei passeggeri prodotti, al nuovo volo di American Airlines destinazione Miami e ad Air Berlin e Wizz Air con circa 39 mila passeggeri incrementali ciascuna.

A partire dal mese di giugno sono stati attivati nuovi collegamenti intercontinentali da parte delle compagnie Air Canada verso Toronto con cinque servizi settimanali ed Air India su Delhi co-terminalizzato con Roma. Air Canada già dai primi voli operati sta registrando eccellenti *performance* in termini di *load factor* percentuale per aeromobile (94%), mentre Air India per quanto riguarda i passeggeri originanti da Milano fa registrare coefficienti di riempimento dell'aeromobile mediamente del 35%.

I positivi andamenti risultano maggiormente concentrati verso il traffico internazionale nell'ambito europeo, che genera il 54% di *share* di passeggeri prodotti dal Terminal, con un +14,5% e sui voli intercontinentali con +11,2% (40% *share*). Il traffico nazionale che ricopre la quota minore di *share* (6%) evidenzia una crescita del +2%.

Malpensa 2

Il traffico passeggeri del Terminal 2 si è attestato a 3,1 milioni di passeggeri serviti nel semestre, con un incremento del +3,8%.

I maggiori risultati ottenuti da easyJet sono da attribuire al traffico verso tratte europee (+3,8%, 68 mila passeggeri incrementali) dove il vettore concentra il

60% dei passeggeri principalmente verso Parigi Charles de Gaulle, Belgrado, il nuovo collegamento verso Amburgo, Malaga e Lussemburgo.

Nonostante la quota di traffico di minor entità (5% di *share* sul totale prodotto dal vettore) in evidenza il traffico verso destinazioni extra-europee: Tel Aviv nuovo collegamento attivato nel mese di marzo, Marrakech, Sharm el Sheikh e Casablanca fanno registrare il 39% di incremento con oltre 46 mila passeggeri trattati.

Linate

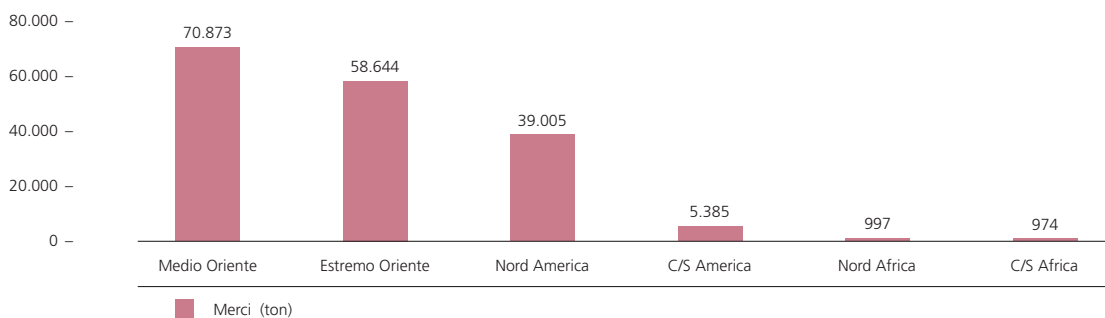
A Linate il traffico passeggeri, nonostante l'inversione di tendenza dei mesi di maggio e giugno, ha fatto registrare un progressivo risultato positivo del +1%, principalmente dovuto al traffico nazionale (57% di *share*) e ad un sostanziale mantenimento del traffico internazionale. Alitalia ed easyJet sono i principali interpreti del risultato, rispettivamente il primo verso Cagliari e Alghero dove il vettore ricopre il ruolo principale garantendo il servizio di continuità territoriale e il secondo verso Fiumicino.

Milano Malpensa Cargo

Nel primo semestre 2014 Milano Malpensa Cargo ha evidenziato una crescita del +12,3% con un trasportato pari a 231 mila tonnellate di merce, grazie alle positive *performance* delle compagnie *all cargo* Qatar, Air Bridge, Etihad, Gruppo Cargolux, Korean, all'attivazione di operativi da parte di Lufthansa Cargo ed Emirates e dai temporanei trasferimenti da Bergamo di Aerologic e Star Air (DHL).

In particolare Qatar, grazie alla concessione dei diritti di quinta libertà, ha attivato nuove frequenze verso Doha e Chicago raddoppiando il proprio trasportato ed attestandosi a 18 mila tonnellate nel periodo. Tra i vettori con aeromobili con configurazione mista in particolare evidenza Emirates (+15%), American Airlines (+50%) ed Air China (+27%).

Traffico merci su rotte intercontinentali per area geografica



Evoluzione prevedibile della gestione

La lieve ripresa del quadro macroeconomico e le ultime stime IATA (*International Air Transport Association*) sull'andamento del settore del trasporto aereo mondiale fanno rilevare segnali di lieve miglioramento per il 2014. A pesare i rincari dei prezzi del petrolio a causa delle tensioni geopolitiche.

In Italia l'andamento del trasporto aereo, come in altri Paesi del Sud Europa, risente di una forte esposizione ai fenomeni macroeconomici, nonché della crisi delle compagnie aeree italiane che si confrontano con la frammentazione della ristretta quota di mercato, con la competizione delle compagnie *low cost*, dei *charter* e dei concorrenti tradizionali che hanno reso necessario attuare processi di ristrutturazione aziendale al fine di recuperare produttività e ridurre i costi.

Il Gruppo SEA, nonostante le incertezze che permangono nel settore in cui opera, conferma l'impegno allo sviluppo delle diverse aree di *business* gestite, nel processo di ulteriore recupero di efficienza e nello sviluppo della capacità di gestione del traffico, passeggeri e merci. Si ritiene pertanto possibile, ove lo scenario macroeconomico domestico e internazionale non subisca significative modifiche, proseguire nel *trend* di crescita dei risultati di Gruppo anche nel 2014; in tale contesto, peraltro, sono ancora da valutare gli impatti che possono derivare all'attività generati dal nuovo accordo Alitalia / Etihad.

In particolare, il Gruppo SEA intende continuare ad operare nel segmento dell'*handling* aeroportuale che considera un'area sinergica con il proprio *core business*, tenendo conto dei vincoli derivanti dalla decisione della Comunità europea con azioni societarie dettagliatamente esplicitate nel successivo paragrafo "Rischi strategici - Decisione della Commissione europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling".

Quadro normativo e regolamentare di riferimento

Nuovi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

Nel corso del mese di maggio 2014 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha dato avvio alla consultazione sui nuovi modelli tariffari aeroportuali, per adeguare l'assetto regolatorio italiano alla Direttiva 2009/12/UE. L'attuale bozza di modello, ove applicata dopo le consultazioni in atto, non si applicherà peraltro ai gestori aeroportuali che hanno sottoscritto Contratti di Programma in deroga e in fase operativa, fra cui SEA.

Regolamento comunitario n. 376/2014 sul sistema di segnalazione obbligatoria degli eventi nell'aviazione civile

In data 24 aprile 2014 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale europea il Regolamento comunitario n. 376/2014 sul sistema di segnalazione obbligatoria degli eventi nell'aviazione civile. La nuova disciplina, applicabile dal 2015, modifica la precedente normativa in materia al fine di apportare significativi miglioramenti nella *safety* aeronautica nell'ambito della prevenzione degli incidenti secondo il principio della *just culture*, in un'ottica di sensibilizzazione di tutti i soggetti coinvolti e partecipi al funzionamento dell'intero settore.

Andamento e risultati del Gruppo

Conto Economico

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	%	1° semestre 2013	%	Variazione % 2014-2013
Ricavi di gestione	338.775	91,1%	319.205	90,1%	6,1%
Ricavi per lavori su beni in concessione	32.965	8,9%	35.092	9,9%	-6,1%
Totale ricavi	371.740	100,0%	354.298	100,0%	4,9%
Costi operativi					
Costi del lavoro	162.360	43,7%	127.028	35,9%	27,8%
Materiali di consumo	22.791	6,1%	27.494	7,8%	-17,1%
Altri costi operativi	89.649	24,1%	81.648	23,0%	9,8%
Accantonamenti e svalutazioni	(8.639)	-2,3%	5.247	1,5%	-264,6%
Costi per lavori su beni in concessione	30.970	8,3%	32.393	9,1%	-4,4%
Totale costi operativi	297.131	79,9%	273.810	77,3%	8,5%
Margine operativo lordo / EBITDA	74.609	20,1%	80.488	22,7%	-7,3%
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.000	2,4%	10.397	2,9%	-13,4%
Ammortamenti	28.941	7,8%	25.216	7,1%	14,8%
Risultato operativo	36.668	9,9%	44.875	12,7%	-18,3%
Proventi (oneri) da partecipazioni	1.367	0,4%	2.986	0,8%	-54,2%
Oneri finanziari	(13.854)	-3,7%	(9.766)	-2,8%	41,9%
Proventi finanziari	756	0,2%	522	0,1%	44,8%
Risultato prima delle imposte	24.937	6,7%	38.617	10,9%	-35,4%
Imposte dell'esercizio	5.699	1,5%	15.285	4,3%	-62,7%
Risultato netto	19.238	5,2%	23.332	6,6%	-17,5%
Risultato di pertinenza dei terzi	(1)	n.s.	1	n.s.	n.s.
Risultato del Gruppo	19.239	5,2%	23.331	6,6%	-17,5%

I ricavi del Gruppo (ricavi di gestione e ricavi per lavori su beni in concessione) si sono attestati a Euro 371.740 migliaia nel primo semestre 2014, a fronte di Euro 354.298 migliaia nel primo semestre dell'anno precedente, segnando una variazione positiva di Euro 17.442 migliaia (+4,9%).

I ricavi di gestione, il cui andamento per segmento è meglio analizzato nelle successive analisi di settore, si attestano a Euro 338.775 migliaia, in aumento del 6,1% rispetto ai primi sei mesi del 2013 (Euro 319.205 migliaia); essi includono ricavi *Aviation* per Euro 187.667 migliaia (Euro 175.477 migliaia nel primo semestre 2013), ricavi *Non Aviation* per Euro 96.960 migliaia (Euro 84.462 migliaia nel primo semestre 2013), ricavi di *Handling* per Euro 47.554 migliaia (Euro 47.497 migliaia nel primo semestre 2013) e ricavi per Energia per Euro 6.594 migliaia (Euro 11.769 migliaia nel primo semestre 2013).

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da Euro 35.092 migliaia nel semestre chiuso al 30 giugno 2013 a Euro 32.965 migliaia nel semestre chiuso al 30 giugno 2014, con un decremento del 6,1%, connesso alle dinamiche di investimento sui beni in concessione.

L'EBITDA si è attestato a Euro 74.609 migliaia, a

fronte di Euro 80.488 migliaia del primo semestre 2013, segnando un decremento del 7,3%. Tale risultato risente dei maggiori oneri per la ristrutturazione conseguenti alla prospettata cessazione dell'attività della controllata SEA Handling e alla ristrutturazione del settore *handling*. L'apertura della procedura di liquidazione in data 9 giugno 2014 e la sopravvenuta possibilità di determinare l'onere di ristrutturazione del personale alla luce degli accordi sindacali finalizzati in data 15 luglio, implicano che la Relazione Finanziaria semestrale rifletta, ai sensi dello IAS 37 un accantonamento per Euro 25.188 migliaia, rilevato alla voce "Costi del personale" a fronte del citato onere di ristrutturazione del personale di SEA Handling. Come anticipato, l'effetto del citato onere non si riflette per pari ammontare sul risultato operativo e sul risultato dell'esercizio in quanto, in parte, attenuato da stanziamenti effettuati in esercizi precedenti nel contesto delle valutazioni di *impairment test* delle attività *handling*, ed ammontanti a Euro 10,3 milioni che sono stati conseguentemente rilasciati alla voce "Accantonamenti e svalutazioni".

Per contro l'EBITDA risente del positivo effetto non ricorrente di Euro 5.439 migliaia del trasferimento del traffico di Orio al Serio a causa della chiusura della

pista per le operazioni di rifacimento della stessa.

Il risultato operativo è pari ad Euro 36.668 migliaia nel primo semestre 2014, a fronte di un valore di Euro 44.874 migliaia nel primo semestre 2013, segnando una variazione negativa di Euro 8.206 migliaia (18,3%).

Il saldo degli oneri finanziari netti, comprensivi delle quote di risultato delle società collegate e dividendi da altre società, è di Euro 11.731 migliaia nel primo semestre 2014 e di Euro 6.258 migliaia nel primo semestre 2013.

Le imposte, pari a Euro 5.699 migliaia nel primo semestre 2014 e a Euro 15.285 migliaia nel primo semestre 2013, stimate sulla base dell'aliquota fiscale attesa a fine esercizio, presentano un'incidenza sul risultato

prima delle imposte rispettivamente di 22,9% e 39,6%. Nel corso del semestre sono state rilevate imposte anticipate su differenze temporanee afferenti accantonamenti tassati di esercizi precedenti riflessi nel settore *handling* per Euro 4.677 migliaia che, per effetto della evoluzione societaria della controllata SEA Handling, hanno probabilità di realizzo entro il 31 dicembre 2014 nel contesto della tassazione di Gruppo conseguente al contratto di consolidato fiscale e che in esercizi precedenti non erano state attivate dal Gruppo per prudenza in considerazione della incertezza sulla tempistica di utilizzo dei fondi rischi a cui si riferiscono. Il risultato netto dei primi sei mesi del 2014 è positivo per Euro 19.239 migliaia, rispetto al valore consolidato di Euro 23.331 migliaia dei primi sei mesi del 2013.

Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo

(importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013	Delta	al 30 giugno 2013
Capitale immobilizzato (A)	1.242.549	1.213.879	28.670	1.177.575
Capitale circolante (B)	(189.660)	(174.496)	(15.164)	(235.789)
Fondi rischi e oneri (C)	(200.839)	(187.111)	(13.728)	(156.613)
Fondi relativi al personale (D)	(50.891)	(77.155)	26.264	(74.696)
Capitale investito netto (A+B+C+D)	801.159	775.117	26.042	710.477
Patrimonio netto di Gruppo	275.371	286.766	(11.395)	277.529
Patrimonio netto di terzi	610	611	(1)	86
Indebitamento finanziario netto	525.178	487.740	37.438	432.862
Totale fonti di finanziamento	801.159	775.117	26.042	710.477

Il "Capitale investito netto" al 30 giugno 2014 ammonta a Euro 801.159 migliaia, con un incremento di Euro 26.042 migliaia rispetto al 31 dicembre 2013. Al 30 giugno 2014, le immobilizzazioni nette, pari a Euro 1.242.549 migliaia, includono investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali pari a Euro 1.154.112 migliaia, partecipazioni in imprese collegate per Euro 40.125 migliaia, imposte anticipate per Euro 47.938 migliaia e altri crediti per Euro 374 migliaia. Le immobilizzazioni nette registrano un aumento di Euro 28.670 migliaia rispetto al 31 dicembre 2013, principalmente per effetto degli investimenti netti di periodo per Euro 40.761 migliaia (comprensivi del *mark up* e degli oneri finanziari capitalizzati) parzialmente compensati dagli ammortamenti del periodo pari a Euro 28.941 migliaia e dal decremento delle immobilizzazioni finanziarie conseguente alla valutazione "con il metodo del patrimonio netto" delle partecipazioni collegate per Euro 330 migliaia.

Il "Capitale circolante netto", pari a Euro 189.660 migliaia, in diminuzione di Euro 15.164 migliaia rispetto al 31 dicembre 2013 ha risentito dei seguenti principali fattori contrapposti:

- l'aumento degli altri debiti per Euro 38.176 migliaia, principalmente per effetto: *i*) della riclassifica in questa voce del debito per trattamento di fine rapporto dei dipendenti di SEA Handling (a seguito della sottoscrizione nel mese di luglio 2014 dell'accordo con le organizzazioni sindacali che prevede la liquidazione del debito nel corso dell'ultimo trimestre 2014); *ii*) dell'aumento dei debiti per servizi antincendio aeroportuali; *iii*) dell'aumento dei debiti verso dipendenti per competenze maturate;
- l'aumento dei debiti per imposte per Euro 9.832 migliaia, principalmente per un maggior debito per l'addizionale sui diritti di imbarco;
- l'aumento degli altri crediti per Euro 8.381 migliaia a seguito di maggiori ratei e risconti attivi connessi a ricavi di competenza del periodo e a costi di competenza di esercizi futuri e a maggiori crediti verso GSE per "certificati bianchi e verdi";
- l'aumento dei crediti commerciali per Euro 24.777 migliaia per le motivazioni meglio commentate nelle Note esplicative alla voce 8.9 "Crediti commerciali".

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

(Importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013	Delta
Rimanenze	6.382	6.716	(334)
Crediti commerciali	142.872	118.095	24.777
Debiti commerciali	(165.133)	(165.867)	734
Crediti / debiti diversi	(173.781)	(133.441)	(40.341)
Totale capitale circolante netto	(189.660)	(174.496)	(15.164)

La dinamica della variazione della voce “Fondi per rischi e oneri” è commentata alla Nota 8.13.

La riduzione del fondo TFR è connessa alla riclassificazione precedentemente commentata del TFR di SEA Handling.

Posizione finanziaria netta

Al 30 giugno 2014 l’indebitamento finanziario netto si attesta a Euro 525.178 migliaia e a Euro 487.740 migliaia al 31 dicembre 2013. Nel corso dei primi sei mesi del 2014 il Gruppo SEA ha pertanto assorbito risorse finanziarie per un totale di Euro 37.438 migliaia.

Sulla dinamica del livello di indebitamento finanziario netto hanno influito una serie di fattori, fra cui:

- l’emissione di un Prestito Obbligazionario per Euro 300 milioni che ha consentito:
 - i. il rimborso anticipato di Euro 150 milioni di finanziamenti in scadenza nel biennio 2014-2015 (il cui tasso di interesse medio si attestava a 4,84%);
 - ii. l’estinzione dell’utilizzo di linee *uncommitted* a vista per Euro 52.075 migliaia, finalizzate alla copertura dei fabbisogni di fine 2013 e caratterizzate da significativa flessibilità in vista dell’emissione del *bond*;
- la prosecuzione dell’ammortamento di una parte dei finanziamenti da raccolta BEI (nel semestre le quote capitali rimborsate sono state pari a Euro 8.206 migliaia) e dei finanziamenti SEA Energia (con rimborsi per Euro 9.208 migliaia);
- la variazione del *fair value* dei derivati per Euro

1.617 migliaia, su cui incide l’andamento in ulteriore discesa della curva attesa dei tassi, nonché quella dei ratei passivi sull’indebitamento finanziario, su cui ha influito la diversa configurazione del debito di Gruppo, conseguente all’operazione di ridefinizione della struttura finanziaria dello stesso;

- l’incremento della liquidità di Gruppo, attestatasi a Euro 104.841 migliaia (Euro 60.720 migliaia a fine 2013), e prevalentemente connessa all’emissione obbligazionaria di aprile, investita in conti correnti di tesoreria, che garantiscono una significativa redditività.

Come meglio descritto nel paragrafo Rischi strategici – “Decisione della Commissione europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling”, nell’ambito del processo di riorganizzazione dell’*handling* a partire dal 1° settembre 2014 il personale di SEA Handling verrà licenziato con riconoscimento del trattamento di fine rapporto, competenze differite e incentivo all’esodo che determineranno un esborso quantificabile in circa Euro 70 milioni, a partire dal mese di settembre. Per effetto dell’impegno assunto da SEA in data 25 marzo 2014 di supportare la liquidazione *in bonis* della controllata SEA Handling e sulla base della situazione patrimoniale al 30 giugno 2014 della controllata stessa, che riflette le obbligazioni assunte nei confronti del personale conseguentemente all’accordo sindacale del 15 luglio 2014, SEA precederà ad utilizzare la liquidità investita nei conti correnti di tesoreria. La proiezione dell’indebitamento finanziario di fine anno non è tale da determinare il mancato rispetto degli impegni finanziari assunti con i finanziatori del Gruppo SEA.

Rendiconto finanziario

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013
Cash flow derivante dall'attività operativa	14.525	23.027
Cash flow derivante dall'attività di investimento (*)	(40.010)	(40.715)
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	69.606	3.212
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	44.121	(14.476)
Disponibilità liquide di inizio periodo	60.720	54.339
Disponibilità liquide di fine periodo	104.841	39.863

(*) Include l'importo relativo ai dividendi incassati pari a Euro 1.717 migliaia al 30 giugno 2013 ed Euro 1.697 migliaia al 30 giugno 2014.

Sono di seguito sintetizzati i principali fenomeni che hanno influenzato l'andamento dei flussi di cassa nel primo semestre 2014.

Flusso di cassa netto derivante dall'attività operativa

La gestione operativa genera liquidità per Euro 14.525 migliaia nei primi sei mesi del 2014 (Euro 23.027 migliaia nel primo semestre 2013). In particolare, l'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante genera un flusso di cassa positivo per Euro 53.421 migliaia (Euro 57.240 migliaia nel primo semestre 2013), principalmente per effetto del risultato ante imposte di Euro 24.937 migliaia (Euro 38.616 migliaia nel primo semestre 2013), rettificato delle componenti non monetarie, primi tra tutti gli ammortamenti per Euro 28.941 migliaia (Euro 25.216 migliaia nel primo semestre 2013).

Le variazioni del capitale circolante netto hanno, al contrario, generato un flusso di cassa negativo per Euro 19.108 migliaia (negativo per Euro 34.213 migliaia nel primo semestre 2013) a seguito dell'effetto combinato del flusso di cassa negativo per Euro 35.846 migliaia, derivante dall'incremento dei crediti commerciali e altri crediti, rettificato delle variazioni non monetarie, e del flusso di cassa negativo per Euro 16.365 migliaia, derivante dalla variazione dei debiti commerciali e altri debiti, anch'essi rettificati delle componenti non monetarie.

Flusso di cassa netto derivante dall'attività di investimento

Il flusso di cassa assorbito dall'attività di investimento si attesta a Euro 40.010 migliaia al 30 giugno 2014 (Euro 40.715 migliaia nel primo semestre 2013), di cui: Euro 34.329 migliaia per incrementi di attività immateriali (Euro 35.511 migliaia nel primo semestre 2013), al netto del *mark up* per lavori su beni di terzi (previsto dalla contabilizzazione degli investimenti su beni in concessione secondo IFRIC 12) e degli oneri finanziari capitalizzati; Euro 7.378 migliaia per incrementi di attività materiali (Euro 6.921 migliaia nel primo semestre 2013); tali assorbimenti di cassa sono stati in parte compensati dall'incasso di dividendi da collegate per Euro 1.697 migliaia al 30 giugno 2014 e Euro 1.717 migliaia al 30 giugno 2013.

Flusso di cassa netto generato dall'attività di finanziamento

Le attività di finanziamento dei primi sei mesi del 2014 hanno generato liquidità per Euro 69.606 migliaia (Euro 3.212 migliaia nel primo semestre 2013), principalmente come effetto netto di incrementi e decrementi dell'indebitamento finanziario per Euro 80.511 migliaia (Euro 13.541 migliaia nel primo semestre 2013) e del pagamento di interessi su finanziamenti per Euro 9.507 migliaia (Euro 7.363 migliaia nel primo semestre 2013).

Ricavi consolidati 1° semestre 2014 Euro 371.740 migliaia



	%
Aviation	50,5
Non Aviation	26,1
Handling	12,8
Energia	1,8
Ricavi da applicazione IFRIC 12	8,8

Commento ai principali risultati

Il segmento di attività *Aviation*, costituito dalle attività aeroportuali “core” di supporto all’aviazione passeggeri e merci, nel corso del primo semestre 2014 ha registrato ricavi netti per Euro 187.667 migliaia (comprensivo dei ricavi dell’Aviazione Generale a seguito dell’acquisizione di Ali Trasporti Aerei ATA SpA avvenuta il 18 dicembre 2013), in crescita del 6,9% ri-

spetto allo stesso periodo del 2013. L’ammontare dei ricavi dell’Aviazione Generale nel semestre è pari a Euro 7.954 migliaia. Al netto dell’effetto sui ricavi determinato dal trasferimento del traffico da Bergamo (Euro 7.717 migliaia), l’incremento dei ricavi Aviation è pari al 2,2%.

Sviluppi di traffico: incremento di vettori, frequenze e servizi

Anche nel corso del primo semestre dell’esercizio 2014 il Gruppo SEA ha continuato a promuovere lo sviluppo del traffico passeggeri e merci mediante un’attività commerciale mirata all’ampliamento delle rotte e delle frequenze operate sia da parte dei vettori già presenti che da parte di nuove compagnie, con un particolare *focus* sulle direttrici da e verso i paesi a maggiore crescita economica.

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

Al 30 giugno 2014, a livello di sistema, hanno operato circa 118 vettori che hanno collegato gli scali gestiti da SEA con oltre 180 destinazioni in tutto il mondo.

Nel corso del primo semestre 2014 sono stati attivati 13 nuovi servizi e 19 incrementi di frequenze per complessivi 92 nuovi voli settimanali.

Tra le novità più rilevanti, si segnala l’attivazione di due nuovi collegamenti lungo raggio a partire dal mese di giugno su due nuove importanti destinazioni: Delhi (volo giornaliero operato da Air India in combinazione con Roma) e Toronto (cinque voli settimanali operati da Air Canada).

easyJet ha introdotto due nuove destinazioni nel *network* di Malpensa con tre voli settimanali su Tel

Aviv e sei su Amburgo, oltre al raddoppio delle frequenze su Brindisi, mentre ha sospeso il collegamento su Sharm El Sheikh visto il perdurare dello sconsiglio del Ministero degli Affari Esteri sull’Egitto. Dal mese di settembre verrà introdotto anche un nuovo volo tri-settimanale su Tenerife e dal mese di dicembre è prevista l’attivazione di un nuovo servizio su Monaco con 10 frequenze settimanali.

Il *network* extra-europeo di Malpensa si arricchisce, oltre alle due nuove destinazioni citate, di un nuovo servizio di linea su Marrakech (operato da Royal Air Maroc con due frequenze settimanali) e di importanti incrementi di capacità su Pechino (Air China da 3 a 5 voli settimanali), Tokyo (Alitalia da 4 a 5 voli settimanali), Singapore (Singapore Airlines da 5 voli settimanali a giornaliero).

In ambito europeo il vettore *low cost* polacco EuroLOT ha iniziato ad operare sullo scalo con due collegamenti settimanali su Lublino, nuova destinazione per Malpensa. Tra gli incrementi si segnalano gli aumenti dell’offerta da parte di Tap, Fly Niki, Fly Be, Bulgaria Air, Lot, Air Serbia e Twin Jet (quest’ultima attiva un nuovo collegamento su Nizza per la stagione estiva).

Con una crescita del traffico merci sul semestre pari al 12% (10% escludendo il traffico trasferito da Bergamo nel mese di maggio), Malpensa si conferma tra gli aeroporti che crescono maggiormente in Europa,

con un tasso più che doppio rispetto alla media europea. Tra i nuovi operatori *freighter* si segnala il ritorno di Lufthansa Cargo, con due frequenze settimanali su Francoforte, di Emirates SkyCargo (un volo settimanale) e di Egyptair Cargo (un volo settimanale), mentre Turkish Cargo e Qatar Cargo hanno incrementato le frequenze rispettivamente su Istanbul e Doha.

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

Nuovi accordi bilaterali nel semestre e concessione dei diritti di quinta libertà

Nel 2014 il Gruppo SEA, nell'ambito delle strategie adottate per sviluppare il traffico sugli scali di Milano, ha confermato l'impegno a favorire la definizione e revisione di alcuni accordi bilaterali che regolano l'accesso al mercato internazionale extra UE del trasporto aereo.

Nel corso del primo semestre è stato sottoscritto un nuovo accordo bilaterale con il Bangladesh che pre-

Nel mese di luglio è stato sottoscritto un nuovo accordo bilaterale con la Turchia che prevede un ampliamento delle frequenze per voli passeggeri e *cargo*.

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

Nel corso del primo semestre del 2014 sono proseguite le attività di promozione del servizio ViaMilano, rivolte principalmente alla distribuzione e alla comunicazione sui canali digitali.

Per quanto riguarda il *Trade*, ViaMilano ha confermato la propria presenza e visibilità ad alcuni importanti eventi quali fiera BIT di Milano, TTG di Rimini e 10° *workshop* degli aeroporti di Puglia.

Numerose sono state le richieste di studi di connettività da parte dei vettori *partner* del servizio ViaMilano (United, Emirates, AirCanada, American Airlines).

Gli sforzi di comunicazione sul canale digitale si sono concentrati principalmente su Facebook per il quale

si è registrato un considerevole incremento della *fan base* (*Like*).

Da segnalare il concorso a premi sviluppato in collaborazione con American Airlines e denominato "QuantoMiami?", nonché della campagna Ads e del fitto piano editoriale rivolto ai *fan* italiani e stranieri. Recentemente è stato formalizzato un accordo con il *network* "Welcome Travel Group" (oltre 2.500 agenti di viaggio) per la promozione del servizio ViaMilano attraverso l'attuazione di attività di varia natura tra cui eventi di formazione e la distribuzione nelle agenzie di materiale *co-branded*.

Progetto “Chinese Friendly Airport”

Il Gruppo SEA considera l'incremento dei flussi di passeggeri cinesi un'importante opportunità di *business* per i propri scali ed è consapevole che, al fine di valorizzare concretamente questo potenziale, è necessario individuare, pianificare e realizzare interventi mirati. Nel corso del primo semestre del 2014 sono proseguite le iniziative commerciali ed operative che hanno visto il coinvolgimento di negozi aeroportuali, *Tour Operator* ed Enti istituzionali ed operativi.

Inoltre, grazie alla collaborazione con il gruppo Class, nell'ambito del progetto *Chinese Friendly Airport*, dalla prima settimana di maggio su tutti i *monitor* di

Malpensa Terminal 1 sono trasmesse *news* in lingua cinese. La redazione di Class, grazie alla *partnership* con l'Agenzia di stampa Xinhua trasmette quotidianamente cinque notizie di attualità che appaiono nel *ticker* di una striscia informativa circa dieci volte all'ora.

Proseguono le attività relative all'implementazione della segnaletica aeroportuale in lingua cinese nelle varie aree aeroportuali e lo sviluppo della “*app*” in lingua cinese, il cui completamento è previsto per la seconda metà dell'anno.

Investimenti

Nel corso del primo semestre del 2014 il Gruppo SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale a supporto del piano di sviluppo del Gruppo.

In particolare, presso l'Aeroporto di Milano Malpensa, sono proseguiti i lavori per l'ultimazione delle opere per la realizzazione del terzo satellite e il *restyling* del Terminal 1.

Ricavi consolidati 1° semestre 2014 Euro 371.740 migliaia



	%
Aviation	50,5
Non Aviation	26,1
Handling	12,8
Energia	1,8
Ricavi da applicazione IFRIC 12	8,8

Commento ai principali risultati

Il segmento di attività *Non Aviation* che offre una gamma ampia e differenziata di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori, nel corso del primo semestre 2014 ha registrato ricavi netti per Euro 96.960 migliaia (comprensivo dei ricavi dell'Aviazione Generale a seguito dell'acquisizione di Ali Trasporti Aerei ATA SpA avvenuta il 18 dicembre 2013) in crescita del 14,8% rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno.

Su tale andamento hanno influito l'incremento dei ricavi *retail*, sostenuto dalla crescita dei proventi dagli

shop conseguente all'attuazione di strategie di offerta commerciale mirata rispetto alle esigenze del traffico servito in ogni scalo, e dalle attività di autonoleggio per effetto dell'incremento del traffico passeggeri in arrivo (+1,9% Terminal 1 a Malpensa e +3,7% a Linate). Anche i ricavi da attività di parcheggio registrano un andamento molto positivo rispetto al primo semestre 2013 influenzati principalmente dalla gestione dei parcheggi dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio, in ATI con APCOA.

Andamento delle attività commerciali

Il primo semestre del 2014 ha visto il consolidamento della strategia intrapresa di arricchimento e riqualificazione dell'offerta commerciale, migliorandone la segmentazione per avvicinare sempre più le aspettative del *target* di riferimento sulla base della tipologia di traffico per singolo *terminal*.

Questo obiettivo è stato perseguito soprattutto attraverso l'introduzione, per quanto riguarda il *retail*, di nuovi *brand* e nuove categorie merceologiche mentre per i *parking* è stata rafforzata la strategia di posizionamento attraverso una ricca modulazione delle tariffe e un piano di *marketing* e di comunicazione strutturato.

Shop

Malpensa Terminal 1

Nel corso del primo semestre si rafforza la strategia d'inserimento di *brand* che rispondano in maniera sempre più efficace ai desideri del passeggero *target*, in particolare nell'area Schengen del Terminal 1 con l'inizio della ristrutturazione del negozio Montblanc che lascerà spazio ad una nuova apertura di un punto

vendita Moleskine (precedentemente presente con una struttura *temporary* al satellite).

Sempre a Malpensa in area extra Schengen l'avanzamento del cantiere per la realizzazione delle nuove aree commerciali ha avuto un impatto in termini commerciali (pur positivi nel complesso) per la chiusura di alcuni punti vendita a cui non è ancora seguita una contestuale riapertura in nuove aree (come ad esempio Boggi). In particolare va segnalata la chiusura di Ermenegildo Zegna ed Hermès che in attesa di riaprire nella futura nuova Piazza del Lusso sono stati riposizionati con due eleganti *temporary store*.

Food & Beverage

Nel primo semestre si segnala una *performance* negativa dell'8,3% conseguente principalmente alla cessazione, a fine 2013, del contratto con Autogrill per la gestione dell'area *food* al mezzanino del Terminal 1. Tale impatto negativo è stato in parte compensato dall'apertura della nuova Sky Lounge alle registrazioni del T1 (aperta a dicembre) e del bar Motta (aperto a gennaio) presso il Satellite Nord e dal positivo andamento di MyChef al T1 e T2.

Parcheggi

Continua il rafforzamento dell'attività commerciale rivolta sia al mercato *business to business* che *business to consumer* con una ottimizzazione delle tariffe, lo sfruttamento di tutti i canali di vendita *offline* e *online* e con una sempre maggiore segmentazione della tipologia di parcheggi offerti all'utenza.

Molto positivo l'andamento dei ricavi da parcheggi che registrano un incremento del 23,6%, a fronte di un traffico passeggeri originanti in aumento del 2,2% rispetto al 2013 sui tre scali.

Tale andamento positivo è influenzato dai ricavi per la gestione dei parcheggi dell'aeroporto di Orio al Serio e dal maggior traffico sullo scalo di Malpensa derivante dal trasferimento dei voli dall'aeroporto di Bergamo Orio al Serio, conseguenti la chiusura dell'aeroporto per il rifacimento della pista.

Spazi cargo

Il contratto di Programma ENAC/SEA, entrato in vigore il 23 settembre 2012, ha fissato i livelli dei corrispettivi unitari per i beni di uso esclusivo (spazi e banchi) assegnati agli operatori di *handling* (*handler*

di rampa, passeggeri e supervisione/rappresentanza, *refuelling*, *catering*, manutenzione aeromobili).

Pubblicità

Nel primo semestre si segnala un'inversione di *trend* rispetto agli ultimi anni, con un incremento dei ricavi del 2,6%. Malpensa Terminal 1 infatti si conferma sempre più un'importante vetrina per la moda, ne è la riprova la conferma degli investimenti dei *brand* Philipp Plein, Bikkembergs, Prada, Dolce&Gabbana e Armani. Gli inserzionisti hanno cominciato a dimostrare un particolare interesse nei confronti degli ar-ri-ri extra Schengen.

Investimenti

Nel corso del primo semestre 2014 tra gli investimenti condotti dal Gruppo SEA si segnala che è proseguita la realizzazione delle nuove aree commerciali di Malpensa Terminal 1 che porteranno a disporre, dalla prima metà del 2015, di 8.500 mq aggiuntivi di offerta consentendo il rafforzamento della *partnership* con i più importanti *brand* internazionali del lusso e la diretta accessibilità agli spazi commerciali da parte dei passeggeri, sia domestici che internazionali.

Ricavi consolidati 1° semestre 2014 Euro 371.740 migliaia



	%
Aviation	50,5
Non Aviation	26,1
Handling	12,8
Energia	1,8
Ricavi da applicazione IFRIC 12	8,8

	Movimenti			Passeggeri ⁽¹⁾			Merchi (ton) ⁽²⁾		
	1° semestre			1° semestre			1° semestre		
	2014	2013	%	2014	2013	%	2014	2013	%
Handling									
Malpensa	57.148	55.849	2,3%	6.726.723	6.291.514	6,9%	184.514	161.707	14,1%
Linate	34.874	35.145	-0,8%	2.623.283	2.782.004	-5,7%	5.897	7.354	-19,8%
Sistema	92.022	90.994	1,1%	9.350.006	9.073.518	3,0%	190.411	169.061	12,6%

(1) Passeggeri arrivati + partiti.

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

Commento ai principali risultati

Il segmento di attività *Handling*, che presta servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta, nel corso del primo semestre 2014 ha registrato ricavi netti per Euro 47.554 migliaia in aumento dello 0,1% rispetto allo stesso periodo del 2013. Tale variazione è da attribuirsi alle revisioni contrat-

tuali dei prezzi dei servizi di *handling* (prevalentemente con Alitalia-CAI) e alla diminuzione del traffico servito in parte controbilanciata dal trasferimento sullo scalo di Malpensa, nel corso del mese di maggio, dei voli dell'aeroporto di Bergamo.

Andamento delle attività di handling

Nel corso del primo semestre 2014 SEA Handling ha gestito le attività di *handling* rampa, passeggeri e merci in uno scenario di mercato complesso che ha mantenuto caratteristiche di forte competitività, di significativa pressione sui prezzi e di richieste sempre più sfidanti da parte dei vettori. Inoltre, come già evidenziato, si deve tenere presente che i dati sono positivamente influenzati dall'evento straordinario del trasferimento di traffico da Orio al Serio.

Nel semestre le diverse aree di attività hanno registrato i seguenti andamenti:

- in area passeggeri, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, si è avuto, a livello di sistema, un incremento di circa 0,28 milioni di unità (+3,0%), totalmente ascrivibile allo scalo di Malpensa per il traffico trasferito da Bergamo, in particolare dalla compagnia *low cost* Ryanair (circa 0,41 milioni di passeggeri); infatti Linate ha registrato un decremento pari al -5,7% e, al netto dell'evento Bergamo, anche i passeggeri serviti a Malpensa avrebbero registrato una riduzione di circa il -0,5%, portando i passeggeri a livello di Sistema, rispetto al primo semestre 2013, ad una diminuzione di circa il -2,1% (a Linate: Gruppo Alitalia -6,3%, Gruppo Meridiana -25,4%; a Malpensa: Gruppo Alitalia -29,5%, Lufthansa -17,8%);
- in area rampa si è avuto, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, un incremento a livello di movimenti totali serviti a sistema pari a circa il +1,1% (circa +1.028 movimenti), sempre a seguito dell'effetto del trasferimento di traffico da Orio al Serio, quindi totalmente concentrato sullo scalo di Malpensa (circa +3.390 movimenti); Linate ha consuntivato minori movimenti, rispetto al primo semestre 2013, per circa il -0,8% (circa -270 movimenti) e, a Malpensa, al netto del traffico trasferito da Bergamo, i movimenti sarebbero decrementati di circa il -3,7% (circa -2.091 movimenti), facendo registrare a livello di Sistema una diminuzione pari al -2,6% (a Linate: Gruppo Meridiana -28,8%; a Malpensa: Gruppo Alitalia -28,1%, Lufthansa -28,1%);
- in area merci, le cui attività sono concentrate sull'aeroporto di Malpensa dove la Società offre i servizi di carico e scarico merci alla quasi totalità dei vettori *all cargo* presenti sullo scalo, si è registrato un andamento positivo del trasportato merci, proseguendo la ripresa cominciata lo scorso anno, con un incremento sullo scalo del +14,1%, pari a circa il +12,6% a livello di sistema. Su tale risultato ha influito positivamente, oltre al traffico trasferito da Bergamo (circa 1.570 ton di merce), il buon andamento di vettori *all cargo* quali Cargolux (+6,7%), Qatar (circa +68,5%) e AirBridgeCargo (circa +41,3%).

Continuità aziendale

Rimandando al successivo *paragrafo “Fattori di rischio – Decisione della Commissione europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling”* per la cronistoria e lo stato di avanzamento delle trattative giudiziali e stragiudiziali con la Commissione europea, con riferimento al presupposto della continuità aziendale della controllata SEA Handling SpA è da rilevare come sia sopravvenuta in data 9 giugno 2014 l’apertura della procedura di liquidazione come da atto del Notaio Dott. Filippo Zabban Rep. n. 66.473/11.466, stabilendo che gli effetti dello scioglimento decorreranno dal 1° luglio 2014. Le operazioni liquidatorie sono state affidate al Professor Marco Reboa che sarà anche il legale rappresentante della Società.

In tale contesto, quindi, i dati forniti dagli Amministratori della controllata ai fini del consolidamento di SEA, con riferimento alla situazione patrimoniale al 30 giugno 2014, sono stati utilizzati dagli Amministratori stessi anche al fine di redigere il rendiconto della gestione con cui trasferiscono le attività e passività della controllata al Liquidatore per la sua gestione.

Similmente a quanto verificatosi con riferimento al Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2013, gli Amministratori della controllata rilevano che il rendiconto di gestione al 30 giugno 2014 rappresenta quindi l’ultima rendicontazione intermedia prima della entrata della Società nella citata procedura liquidatoria; conseguentemente, gli Amministratori della controllata indicano di avere applicato il Principio Contabile OIC 5 nella redazione della situazione al 30 giugno 2014, oltre che il Principio Contabile OIC 30 in materia di Principi Contabili e criteri di valutazione da applicare ai bilanci intermedi; in sostanza, anche con riferimento alla situazione al 30 giugno 2014, trovano quindi applicazione i Principi Contabili propri di una azienda in funzionamento, applicati tenendo conto, comunque, della prospettata cessazione dell’attività e, quindi, degli effetti che la procedura di liquidazione produrrà sulla composizione del patrimonio e sul valore recuperabile delle attività della controllata.

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

Con riferimento al processo di consolidamento in SEA dei dati contabili della controllata, i Principi Contabili italiani enunciati precedentemente sono coerenti con quelli internazionali utilizzati per la redazione del Bi-

lancio Consolidato, e conseguentemente l’esposizione delle grandezze secondo i Principi Contabili Internazionali non differisce da quella presentata dagli Amministratori della controllata al Liquidatore.

Inoltre, la sopravvenuta possibilità di determinare l’onere di ristrutturazione del personale alla luce degli accordi sindacali finalizzati in data 15 luglio 2014, implica che i dati semestrali della controllata, sia ai sensi dei Principi Contabili OIC 5 ed OIC 19 che del principio IAS 37, riflettano un accantonamento ai fondi per rischi ed oneri a fronte del citato onere di ristrutturazione del personale; ciò diversamente da quanto avvenuto in occasione della redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013 in cui l’incertezza sulle modalità di realizzazione della ristrutturazione, in particolare con riferimento alle modalità e numero di dipendenti ricollocati presso il nuovo gestore e SEA, determinava la non quantificabilità, in modo attendibile, della passività da sostenersi con conseguente decisione, ai sensi del Principio Contabile IAS 37, di non effettuare alcuno stanziamento ai fondi per rischi ed oneri.

Rimandando alla *Nota 8.13 “Fondi rischi e oneri”* per una analisi di dettaglio delle modalità di stima del fondo di ristrutturazione alla luce degli accordi sindacali perfezionati, si segnala che, per effetto dello stanziamento del citato fondo di ristrutturazione, la situazione patrimoniale al 30 giugno 2014 di SEA Handling presenta una posizione di *deficit* patrimoniale.

È da rilevare peraltro, con riferimento alla gestione *in bonis* della liquidazione in presenza del citato *deficit* patrimoniale trasferito alla data di apertura della liquidazione stessa dagli amministratori della controllata al Liquidatore che, in data 26 agosto 2014 ha richiesto la messa a disposizione della procedura, in conformità a quanto disciplinato dalla lettera del 25 marzo 2014 con SEA, degli importi complessivi da riconoscere ai dipendenti in uscita in tempi adeguati, affinché SEA Handling in liquidazione oneri puntualmente alle sue obbligazioni. Conseguentemente il temporaneo *deficit* patrimoniale alla data del 30 giugno 2014, verrà ripianato con il ripristino delle condizioni di equilibrio patrimoniale prodromiche alla realizzazione *in bonis* della liquidazione della controllata, garantita appunto da SEA con la citata lettera di impegno, anche con riferimento alle necessità di ulteriore supporto finanziario per la regolazione delle obbligazioni assunte dal Liquidatore durante la propria gestione.

Ricavi consolidati 1° semestre 2014 Euro 371.740 migliaia



	%
Aviation	50,5
Non Aviation	26,1
Handling	12,8
Energia	1,8
Ricavi da applicazione IFRIC 12	8,8

Commento ai principali risultati

Il segmento di attività Energia che si occupa della produzione e vendita di energia elettrica e termica, nel corso del primo semestre 2014 ha registrato ricavi

netti per Euro 6.594 migliaia in diminuzione del 44% rispetto al primo semestre 2013.

Andamento delle attività di produzione e vendita di energia

Energia elettrica

Nel primo semestre del 2014 la produzione di energia elettrica destinata alla vendita ha registrato un decremento del 23,8% (-48,1 milioni di kWh) rispetto al corrispondente periodo del 2013 attestandosi a 154,1 milioni di kWh di cui oltre il 58% destinato ai fabbisogni degli scali gestiti dal Gruppo SEA.

Tale diminuzione è stata determinata da una forte contrazione delle vendite di energia elettrica a terzi (-51,2 milioni di kWh) e da un lieve incremento dell'energia elettrica richiesta da parte di SEA.

La produzione di energia elettrica per la vendita attuata attraverso la Borsa Elettrica ha registrato un decremento del 65% rispetto al primo semestre del 2013. La diminuzione delle quantità cedute a terzi dipende esclusivamente dal persistere di bassi prezzi di cessione in borsa: infatti agli attuali prezzi del metano e del mercato elettrico non vi è un adeguato ritorno economico. In tale contesto, anche la quantità di energia elettrica commercializzata attraverso il *trading* in Borsa è diminuita del 67,9% rispetto al primo semestre del 2013 attestandosi a 5,8 milioni di kWh.

Per quanto riguarda la vendita con contratti bilaterali (effettuata a partire dall'esercizio 2013 con le eccezioni elettriche prodotte in cogenerazione), nel 2014 è proseguita la vendita a terzi di energia elettrica soprattutto a favore dell'aeroporto di Napoli, dell'aero-

porto di Bergamo Orio al Serio, di Firenze e di Cagliari, di 2i Rete Gas e dell'albergo Sheraton a Malpensa per circa 29,3 milioni di kWh (+74,8% rispetto al primo semestre del 2013).

La produzione delle centrali di cogenerazione di Malpensa e Linate è avvenuta in un contesto che vede un consolidamento della politica di risparmio attuato da parte di SEA; nel corso del primo semestre del 2014 SEA ha infatti consumato solo circa 3 milioni di kWh in più rispetto al corrispondente periodo del 2013 (+3%).

Energia termica

Nei primi sei mesi del 2014 la produzione di energia termica ha registrato un decremento dell'8,6% rispetto al corrispondente periodo del 2013 (-15,5 milioni di kWh) attestandosi a 164,3 milioni di kWh, di cui oltre l'84% destinato ai fabbisogni degli aeroporti di Linate e Malpensa.

Tale diminuzione di produzione è stata determinata dalle miti condizioni climatiche dell'inverno 2014 contraddistinto da temperature medie più elevate rispetto agli anni precedenti. Rispetto al primo semestre 2013 le richieste di energia termica da parte di SEA sono diminuite del 10,3% (-16 milioni di kWh) mentre le vendite ai clienti terzi sono aumentate di circa 500 mila kWh (+1,9%).

Customer Care

Il Gruppo SEA, da sempre attento per mandato e strategia all'opinione dei propri utenti – passeggeri, accompagnatori, visitatori e dipendenti – ha continuato nel primo semestre del 2014 a perseguire una politica di monitoraggio e miglioramento del livello qualitativo dei servizi offerti alle diverse tipologie di soggetti

che interagiscono con il Gruppo stesso. Il miglioramento della cosiddetta “*Passenger Experience*” sta assumendo in tutta l'industria aeroportuale una sempre maggiore rilevanza, in quanto la Qualità Percepita, che ne è il principale indice di misurazione, è riconosciuta come leva essenziale per sostenere i livelli di redditività del *business*.

Qualità erogata dei servizi aeroportuali: contesto europeo e posizionamento

I dati di puntualità raccolti confidenzialmente tra i membri del gruppo di lavoro EAPN (*European Airport Punctuality Network*) dei voli sia in arrivo sia in partenza (dati aggiornati a maggio 2014) a livello medio europeo mostrano un miglioramento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. L'86% dei voli sono partiti puntuali e l'87% circa sono arrivati puntuali a fronte di valori pari all'82% e all'83% rispettivamente dello scorso anno. L'inverno particolarmente mite di quest'anno ha influenzato positivamente i dati di puntualità del primo trimestre 2014. In primavera, ad aprile e maggio, le piogge torrenziali, i forti venti e l'astensione dal lavoro dei controllori di volo in Francia e dei lavoratori del comparto aereo (tra cui quelli di alcune compagnie aeree e dei dipendenti aeroportuali di SEA Handling) hanno fatto diminuire sensibilmente la *performance* generale soprattutto negli scali interessati in Francia, in Italia – Fiumicino e Malpensa e nel Nord Europa tra cui Amsterdam, Londra Heathrow.

Nel contesto europeo Linate, con valori di puntualità in partenza oltre il 92%, è il migliore tra gli aeroporti che sviluppano un traffico tra 5 e 15 milioni di passeggeri annui.

Malpensa, che registra valori di puntualità intorno all'85%, è in linea con i valori medi del gruppo di aeroporti che sviluppano un traffico annuo tra 15 e 25 milioni di passeggeri. Lo scalo, nel mese di maggio, ha accolto il traffico di Bergamo Orio al Serio, caratterizzato principalmente dalle compagnie *low cost*. Nonostante il dato di puntualità del mese sia leggermente inferiore a quello dei mesi precedenti, lo scalo ha dimostrato una buona capacità a recuperare i ritardi in arrivo.

Malpensa

A Malpensa la puntualità in partenza dei voli di linea passeggeri segna un progressivo a giugno dell'85,8%, in miglioramento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno e con un recupero di puntualità di 0,9 punti. Anche l'analisi per Terminal mostra un andamento analogo: il Terminal 1 chiude il semestre con una puntualità in partenza dell'84,4% (+ 1,1 punti di recupero) e il Terminal 2 fa segnare un progressivo di 87,0%. I dati progressivi risultano negativamente in-

fluenzati dai mesi di maggio e giugno, per la presenza di giornate con scioperi e assemblee (in tali mesi la puntualità è stata inferiore all'80%). Inoltre il mese di maggio è stato caratterizzato dal temporaneo trasferimento dei voli dall'aeroporto di Bergamo Orio al Serio. La *performance* relativa ai tempi di riconsegna bagagli si attesta, per il primo semestre, su valori ben superiori a quanto dichiarato nella Carta dei Servizi: al Terminal 1 la riconsegna del primo bagaglio entro 27 minuti è stata assicurata per il 97% dei voli mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 37 minuti è stata rispettata per il 92,9%; al Terminal 2 la riconsegna del primo bagaglio entro 26 minuti è stata assicurata per il 94,5% dei voli mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 37 minuti è stata rispettata per il 97,5%.

In costante miglioramento rispetto agli anni precedenti i dati riferiti al numero dei bagagli disguidati (i valori sono riferiti ai primi 5 mesi dell'anno): Terminal 1 registra 2,7 bagagli disguidati ogni 1.000 passeggeri partiti il valore di quest'anno, contro i 3,3 dello stesso periodo dell'anno scorso e il Terminal 2 registra 0,4 bagagli disguidati ogni 1.000 passeggeri partiti il valore di quest'anno, contro lo 0,5 dello stesso periodo del 2013.

Restano ampiamente all'interno dei valori richiesti dal Contratto di Programma i tempi di attesa in coda ai filtri del controllo radiogeno del bagaglio a mano.

Il confronto con quanto promesso in Carta dei Servizi, riferiti ai singoli Terminal, vede il rispetto dello *standard* sia al Terminal 2 sia al Terminal 1 (9'08" vs 10'30"). In particolare il valore progressivo del Terminal 1 risulta positivamente influenzato dai dati del mese di maggio, in quanto in quel periodo, per far fronte al temporaneo trasferimento dei voli da Bergamo senza penalizzare i vettori normalmente operanti sullo scalo, sono state opportunamente rinforzate le risorse dedicate sia come postazioni di controllo che come addetti.

Linate

L'aeroporto di Linate, con valori di puntualità dei voli di linea passeggeri pari a 92,2%, continua a mantenersi nelle posizioni alte della classifica europea degli aeroporti più puntuali comparabili per volumi di traffico. Capacità di recupero dei ritardi in arrivo pari a

0,6 punti che permane, pur a fronte di una regolarità operativa eccellente in arrivo e di giornate caratterizzate da scioperi e assemblee.

La riconsegna del primo bagaglio entro 18 minuti è stata assicurata per il 95,5% dei voli. I valori rientrano ampiamente negli *standard* dichiarati in Carta dei Servizi.

In miglioramento rispetto ai valori dello scorso anno i dati riferiti al numero dei bagagli disguidati: 3,3 bagagli disguidati ogni 1.000 passeggeri partiti nei primi 5 mesi di quest'anno, contro i 3,5 bagagli dello stesso periodo del 2013.

Il risultato è influenzato negativamente dal valore del mese di maggio (6,8) a causa di scioperi e assemblee. Per quanto riguarda i tempi di attesa in coda ai filtri del controllo radiogeno del bagaglio a mano il dato consuntivo dei primi sei mesi risulta migliorativo rispetto a quelli richiesti dal Contratto di Programma e evidenziati nella Carta dei Servizi.

La soddisfazione globale del passeggero

Dall'inizio del 2014 SEA ha introdotto una nuova metodologia di misurazione che affianca quella codificata da ENAC per la Carta dei Servizi del Gestore Aeroportuale.

Si tratta dell'indice complessivo CSI (*Customer Satisfaction Index*). Questo indice si basa su un modello causale che misura e spiega il legame tra la Qualità Percepita sui differenti aspetti del prodotto/servizio, il gradimento/soddisfazione e relazione con le Aspettative e le Intenzioni di comportamento futuro dei clienti.

L'indice di *Customer Satisfaction* (*Customer Satisfaction Index*) è determinato con tre domande: la soddisfazione complessiva attuale, la soddisfazione rispetto alle aspettative e la soddisfazione rispetto all'ideale. Tale indice attualmente ha un andamento stabile a livello di sistema e in lieve crescita su Malpensa1, attestandosi su livelli più che discreti.

Seguendo la metodologia ENAC i risultati dei nostri aeroporti sono più che soddisfacenti superando largamente gli obbiettivi prefissati dall'Ente.

Qualità Percepita: i ritorni della “Operazione Bergamo Orio al Serio”

Nel contesto delle tre settimane in cui il traffico di Bergamo ha operato da Malpensa, sempre in riferi-

mento alla nuova metodologia introdotta, è emerso che Malpensa ha offerto un'esperienza molto positiva ai passeggeri di Bergamo pur in una situazione di contingenza. Il resto dei passeggeri ha vissuto un'esperienza positiva nonostante il picco di traffico indotto dal trasferimento dei voli.

Customer Relationship Management

Al 30 giugno 2014 sono presenti circa 880.000 iscritti nel database CRM, di cui 90.000 dal primo semestre 2014. Il *trend* delle registrazioni nel primo semestre 2014 evidenzia un calo del -46% rispetto al 2013, un dato determinato dal nuovo sistema WiFi SEA in vigore da fine 2013 che non prevede più l'obbligo di registrarsi per accedere; oggi solo chi vuole navigare alla velocità di 2 Mbps deve registrarsi al ViaMilano Program.

Si conferma il buon andamento delle chiamate personalizzate (clienti automaticamente riconosciuti sulla base del numero telefonico registrato nei nostri archivi) del nostro *call center* che rappresentano il 9,2% delle chiamate totali.

I reclami sono stati nel primo semestre 2014 in leggero calo -8% rispetto al 2013.

Sistema *Virtual Desk* a Malpensa e Linate

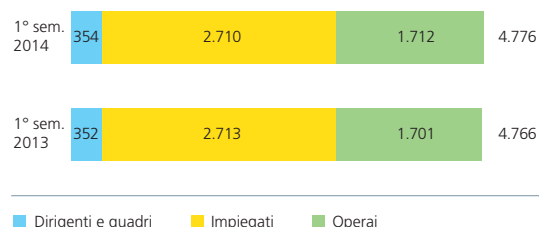
Sono attive 5 stazioni di *Virtual Desk* (4 a Malpensa e 1 a Linate) con cui il servizio informazioni ai passeggeri, fornito normalmente ai banchi presidiati dal personale, viene integrato con l'ausilio della telepresenza. Presso ogni banco *Virtual Desk* il passeggero può entrare in comunicazione audio e video e persino scambiare virtualmente documenti con il personale di *Customer Care* che opera in un *back-office* centralizzato a Malpensa.

Grazie a questa soluzione il passeggero ha a disposizione un più esteso contatto con il personale aeroportuale consentendo nel contempo un impiego più efficiente del personale addetto, la cui presenza presso i banchi del terminal viene concentrata negli orari e nei luoghi dove è più richiesta.

Questo innovativo servizio, che vede pochissime analogie presenti in altri aeroporti, risulta particolarmente gradito ai passeggeri stranieri in arrivo nei nostri scali che sono, evidentemente, il *target* con maggiore esigenza di assistenza per orientarsi una volta sbarcati a Milano.

Le risorse umane

Personale (dati medi FTE)



Organico

Al 30 giugno 2014 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 5.145 unità, in incremento di 159 unità rispetto a fine 2013 (+3,2%). Il numero di *Full Time Equivalent* del periodo gennaio-giugno 2014 rispetto allo stesso periodo 2013 è in incremento di 10 unità da 4.766 a 4.776. Sulla variazione dell'organico influiscono fattori di segno opposto: riduzioni legate alla mobilità (in giugno in SEA si registrano 75 cessazioni), incrementi connessi al processo di ristrutturazione dell'*handling* e alla crescita del traffico servito nel semestre, con in forza al 30 giugno 2014 253 lavoratori somministrati (pari a 50 *Full Time Equivalent* nel se-

mestre), e un ampliamento di perimetro societario con 85 *Full Time Equivalent* delle società ATA Ali Servizi SpA e Ali Trasporti Aerei ATA SpA.

Nel periodo è proseguito il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per SEA Handling ed è stato introdotto il Contratto di Solidarietà per SEA. L'applicazione di tali strumenti da parte delle funzioni aziendali, di *staff* e operative è avvenuta in maniera mirata: la gestione delle ore di CIGS e Solidarietà è stata programmata in ragione dell'andamento del traffico e dei carichi di lavoro. Per questi ammortizzatori sociali le ore complessivamente effettuate ammontano a circa 248 mila.

Relazioni industriali

Le relazioni sindacali, caratterizzate per tutto il 2013 da un'alta tensione connessa alle attività di riorganizzazione dell'*handling*, sensibilmente contenuta dalla sottoscrizione dell'accordo sindacale del 4 novembre 2013, che individuava un percorso teso al mantenimento delle attività di *handling* nel perimetro del Gruppo, hanno subito un nuovo inasprimento a seguito della posizione assunta dalla Commissione europea, comunicata alle Organizzazioni Sindacali da SEA in data 25 marzo, che subordinava l'approvazione del piano proposto da SEA per il tramite del Governo italiano – al fine di determinare misure alternative al pagamento della sanzione monetaria – alla cessione del controllo della costituenda società Airport Handling a soggetto (privato) diverso da SEA.

A fronte di tale cambiamento delle prospettive CGIL, CISL, UIL, UGL e FLAI comunicavano al Gruppo SEA la sospensione delle relazioni industriali e l'avvio di uno stato di agitazione, già ampiamente presente per il persistente atteggiamento antagonista delle Organizzazioni Sindacali non confederali.

In data 22 aprile sono state avviate le procedure di mobilità per SEA Handling (cessazione di attività) e per SEA SpA (riduzione di personale). Il 23 maggio 2014 la procedura di mobilità di SEA è stata esperita con esito positivo, mediante la sottoscrizione di un ac-

cordo che prevede esodi incentivati per un massimo di 100 *Headcount*. L'intesa è stata sottoscritta da CGIL, CISL, UIL, UGL e FLAI.

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

Per espressa dichiarazione delle Parti stipulanti i tre

accordi erano sostanzialmente tra loro inscindibilmente collegati e per dichiarazione delle Organizzazioni Sindacali la relativa efficacia doveva intendersi esplicitamente subordinata all'esito positivo del *referendum* indetto tra i lavoratori nelle giornate dall'11 al 13 giugno 2014. L'esito negativo del *referendum* ha di fatto inibito l'efficacia dei 3 accordi. Il 15 luglio, dopo alcuni chiarimenti interpretativi richiesti dalle Organizzazioni Sindacali stipulanti e forniti dall'azienda e soprattutto a seguito di una raccolta firme promossa da oltre 1.250 lavoratori di SEA Handling a

sostegno degli accordi precedentemente bocciati dal referendum, la procedura di mobilità di SEA Handling è stata esperita – secondo normativa – presso ARIFL Lombardia con esito positivo, recependo sia gli accordi stipulati in data 4 giugno 2014 che le precisazioni fornite dall'azienda. In pari data sono inoltre stati stipulati accordi *a latere* per SEA e per Airport Handling che hanno confermato la validità dei precedenti accordi del 4 giugno integrati con le precisazioni fornite dall'azienda su richiesta delle Organizzazioni Sindacali stipulanti.

Sviluppo e formazione

Il primo semestre 2014 è stato caratterizzato da iniziative di sviluppo e formazione che, in coerenza con gli indirizzi aziendali e il contesto di riferimento, contribuirono a migliorare le *performance* individuali e il lavoro di squadra attraverso l'accrescimento delle competenze chiave di ruolo e delle capacità trasversali. In questo perimetro si collocano i due *Project Work*, avviati alla fine del 2013 e conclusi all'inizio dell'anno corrente, che hanno coinvolto 24 quadri aziendali, identificati sulla base dei risultati delle ultime campagne di valutazione, in attività di progetto orientate all'individuazione di proposte e soluzioni realizzabili rispetto ai due temi commissionati dai rispettivi referenti aziendali. Il progetto "1+1=3", nato dall'idea che l'unione tra talento maschile e femminile possa generare un valore aggiunto per l'azienda, ha avuto come obiettivo quello di indagare, attraverso diversi strumenti di partecipazione – tra cui un *blog*, interviste individuali e un sondaggio anonimo aperto a tutta la popolazione aziendale – il posizionamento di SEA rispetto al tema della diversità di genere e all'effettiva valorizzazione del talento femminile al pari di quello maschile. I risultati dell'analisi saranno oggetto di condivisione nei prossimi mesi attraverso il *social network* aziendale "SElinSEA" e offriranno spunti di riflessione rispetto alle possibili azioni di sviluppo da adottare in futuro.

Nel mese di giugno, in continuità con quanto avviato nell'ambito dei processi di formazione e sviluppo, è stata effettuata un'ulteriore edizione di *Development Center* che ha interessato un gruppo di quadri neoassunti o inseriti nel ruolo con la finalità di rafforzare il processo di crescita individuale delle capacità manageriali.

Nell'ambito di Formazione Professionale e Addestramento i principali aspetti organizzativi sono stati finalizzati alle attività di inserimento per il picco

stagionale ed il rafforzamento degli organici in occasione della temporanea chiusura dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio ed il conseguente trasferimento dei voli oltre alla necessaria riorganizzazione ancora in atto. La formazione professionale del personale *front line* – addetti *check-in* e imbarchi – ed *air side* – addetti al carico e scarico, smistamento bagagli e rampa – ha coinvolto le aree di *Security*, *Safety* aeroportuale e Sicurezza del Lavoro, garantendo una completa aderenza alla normativa vigente nazionale, internazionale e alle indicazioni tecnico-operative aziendali. Al 30 giugno i partecipanti nelle sedi Formazione di Linate e Malpensa sono stati 695 grazie ad un *effort* progettuale, organizzativo e gestionale della durata di alcuni mesi.

Di particolare rilievo la formazione abilitante alla nuova figura professionale di Agente Rampa, per l'assistenza del vettore easyJet, dedicato a 20 risorse opportunamente individuate dal servizio e focalizzate sulle tematiche specifiche di bilanciamento aeromobili, procedure di rampa e *problem solving*. In parallelo si sono svolte con regolarità le attività di controllo e governo dei processi di *Mandatory Recurrent Activity* della formazione per il personale del Gruppo che nei due scali ha accolto oltre 1.700 partecipanti per le attività di *Recurrent Security Awareness*, *Dangerous Goods Regulation*, Patente di Scalo.

In tema di Sicurezza del Lavoro, nel mese di aprile, si sono tenute le sessioni dedicate alla formazione specifica come previsto dall'accordo approvato dalla Conferenza Stato Regioni relativa all'uso delle attrezzature. I partecipanti alle sessioni teoriche, in questa prima fase, sono stati oltre 300. In coerenza con il percorso già avviato, è ora in fase di organizzazione il proseguimento della formazione teorico-pratica che costituirà il *focus* nei prossimi mesi a completamento dei programmi entro la scadenza del 31 marzo 2015.

Welfare

Il primo semestre del 2014 è stato dedicato all'analisi dei dati e dei costi a consuntivo delle iniziative di *Welfare* erogate nell'anno 2013, con un puntuale confronto con quanto erogato dalla Associazione NoiSea. Partendo dall'attivazione delle Cure Termali previste dal Contratto Integrativo in essere, si è proceduto a pianificare, in collaborazione con l'Associazione NoiSea – da quest'anno *owner* dell'iniziativa – l'attività dedicata ai figli dei dipendenti nel periodo della chiusura estiva delle scuole: i centri estivi organizzati presso i due scali di Linate e Malpensa, con nuove modalità di iscrizione e nuovi progetti educativi, e il *camp* che

da quest'anno si svolge nella modalità *multisport* presso una struttura specializzata in Umbria. Particolare attenzione è stata inoltre dedicata alla predisposizione di programmi alimentari che, all'interno della gara per l'affidamento del contratto di ristorazione collettiva, porteranno migliorie legate alla promozione della salute e ad una corretta alimentazione.

Prosegue infine l'attività di *benchmark* sui temi di *welfare* aziendale ed in particolare sui temi di conciliazione vita-lavoro con realtà esterne sia aziendali che istituzionali avviati con “Valore D” e la rete “Imprese e Persone”.

Sistema di Corporate Governance

Profilo

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

SEA SpA e le società del Gruppo, pur non essendo quotate in Borsa, si sono dotate volontariamente, già a far data dal 27 giugno 2001, di un sistema di “*Corporate Governance*” ispirato ai principi ed alle raccomandazioni espresse nel “Codice di Autodisciplina delle Società Quotate”, predisposto da Borsa Italiana SpA, ove applicabili.

SEA SpA ritiene che l'adozione di un modello di governo societario – come quello raccomandato dal Codice di Autodisciplina – ispirato a principi di trasparenza e di corretto equilibrio tra gestione e controllo, costituisca un imprescindibile requisito ed un efficace strumento per il perseguimento dei valori che sono alla base della propria missione.

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

Assemblea degli Azionisti

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

All'Assemblea competono le decisioni più rilevanti per la vita della Società, fra cui la nomina degli Organi Sociali, l'approvazione del Bilancio e la modifica dello Statuto.

Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione della Società in carica alla data della presente Relazione è composto da sette membri, nominati dall'Assemblea in data 24 giugno 2013. Il Consiglio di Amministrazione così costituito rimarrà in carica sino all'approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2015.

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

Comitati

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

ghe operative, che svolgono regolarmente le proprie funzioni attraverso riunioni delle quali vengono redatti i relativi verbali, conservati agli atti della Società.

I compiti attribuiti a tali Comitati sono quelli per essi previsti dalla normativa applicabile, dal Codice di Autodisciplina e sono indicati nella delibera di costituzione degli stessi.

Sistema di Controllo Interno

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

- 1) l'efficienza ed efficacia dei processi aziendali;
- 2) l'affidabilità dell'informazione finanziaria;
- 3) il rispetto di leggi, regolamenti, statuto sociale e procedure interne;
- 4) la salvaguardia del patrimonio aziendale.

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

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

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

Collegio Sindacale

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

Codice Etico

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

Etico per adeguarlo alle "best practice".

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

Il Codice Etico è consultabile, nella sezione *Governance*, sul sito www.seamilano.eu.

Relazione sul Governo Societario

La Società redige annualmente la Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari; la Relazione è consultabile sul sito www.seamilano.eu.

Rischi strategici

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

Evoluzione e struttura del mercato del trasporto aereo

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

Rischi legati alle scelte delle compagnie aeree

Come per gli altri operatori aeroportuali, lo sviluppo futuro delle attività dipende in misura significativa dalle scelte strategiche delle compagnie aeree, correlate anche all'evoluzione della situazione economico finanziaria mondiale. In particolare, negli ultimi anni i vettori tradizionali hanno intrapreso processi volti alla creazione di alleanze internazionali che hanno generato un rafforzamento della loro posizione di mercato e, in generale, un mutamento della struttura della domanda; nello stesso periodo vi è stato anche un significativo mutamento della domanda generato dal rafforzamento della presenza dei vettori *low cost* con conseguente aumento della concorrenza fra gli scali, consentendo lo sviluppo di aeroporti decentrati e di minori dimensioni. Si rimanda alle considerazioni svolte nel precedente paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione" per gli effetti delle recenti evoluzioni societarie che hanno interessato Alitalia ed Etihad sulla attività degli scali gestiti dal Gruppo.

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

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

nuzione del suddetto traffico, con conseguente effetto negativo sulle attività e sui risultati economici del Gruppo.

Il Gruppo ritiene, in base all'esperienza maturata in passato, pur non essendoci certezza al riguardo, di poter far fronte al rischio della diminuzione o interruzione dei voli, anche in considerazione della redistribuzione del traffico passeggeri tra le compagnie aeree operanti sul mercato e della capacità di attrarre nuovi vettori. L'eventuale redistribuzione del traffico potrà richiedere un certo periodo di tempo, influenzando temporaneamente il volume del traffico.

Incertezze derivanti dall'evoluzione della regolamentazione

Le attività del Gruppo SEA, al pari di tutti i gestori aeroportuali italiani, sono soggette ad 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.

Decisione della Commissione europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling

Con decisione del 19 dicembre 2012 la Commissione europea ha stabilito che gli aumenti di capitale effettuati da SEA a favore della sua controllata SEA Handling, nel periodo 2002-2010, per un importo complessivo di Euro 360 milioni, oltre interessi, costituiscono un aiuto di Stato incompatibile con il mercato interno. Tale decisione ha stabilito l'obbligo dello Stato italiano di recupero dell'aiuto entro quattro mesi dalla data della sua notifica (e, quindi, entro il 20 aprile 2013, termine successivamente prorogato al 5 giugno 2013).

Nel Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013, gli Amministratori hanno presentato la cronistoria degli accadimenti avvenuti dal dicembre 2012 alla data di approvazione del Bilancio Consolidato stesso, illustrato lo stato di avanzamento, alla stessa data, delle trattative giudiziali e stragiudiziali in essere con la Commissione europea, e concluso sulla non ricorrenza, ai sensi del Principio Internazionale IAS 37, dei presupposti per l'accantonamento per l'onere complessivo

della procedura di liquidazione *in bonis* della controllata SEA Handling, attuata in alternativa alla regolazione monetaria della sanzione. Per una analisi di dettaglio delle citate fattispecie, si rimanda pertanto a tale informativa finanziaria annuale che si ritiene interamente richiamata ed in particolare ai paragrafi “Continuità aziendale” del settore *handling* e “Fattori di rischio del Gruppo SEA – Rischio connesso alla decisione della Commissione europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling” della Relazione sulla Gestione al Bilancio Consolidato 2013, nonché alle note 6.13. “Fondi rischi ed oneri” e 12.3 “Altri impegni e passività potenziali – La procedura d’indagine dinanzi alla Commissione europea e la decisione del 19.12.2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato a favore di SEA Handling” della Nota Integrativa al Bilancio Consolidato 2013.

In sintesi – con riferimento allo stato di avanzamento delle trattative giudiziali e stragiudiziali con la Commissione europea – si ricorda che nel corso del secondo semestre 2013 e del primo trimestre 2014, erano proseguiti gli incontri di approfondimento del percorso alternativo, proposto da SEA Handling e SEA alla Commissione europea, volto a contemperare le esigenze strategiche di mantenimento del coinvolgimento di SEA nella attività di *handling*, nel rispetto del diritto comunitario, nonché le esigenze della Commissione europea di vedere eseguita la decisione.

In particolare, in data 27 novembre 2013 SEA e SEA Handling avevano presentato una proposta di esecuzione della decisione che prevedeva l’uscita dal mercato di SEA Handling attraverso l’ordinata e trasparente dismissione delle attività di SEA Handling nel contesto di una procedura liquidatoria con ricollocazione, tramite l’utilizzo degli ammortizzatori sociali, del personale che avrebbe cessato il proprio rapporto di lavoro alla data di entrata in liquidazione della partecipata. Per converso, su di un piano del tutto indipendente ed autonomo, una nuova entità denominata Airport Handling – come indicato nella *pre-notifica* parimenti presentata alla Commissione europea – avrebbe sviluppato un nuovo e diverso progetto di offerta di attività di *handling* in condizioni di discontinuità economica rispetto a SEA Handling e sulla base di beni e rapporti tutti organizzati *ex novo*. In tale contesto, alla data di redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013, la Commissione europea stava approfondendo le modalità proposte da SEA per la messa in liquidazione di SEA Handling e stava valutando la propria disponibilità a considerare come correttamente eseguita la decisione – senza necessità di restituzione delle somme rappresentate gli asseriti Aiuti di Stato – nel caso di vendita degli *asset* di SEA Handling a prezzo di mercato e definitiva uscita di quest’ultima dal mercato tramite la citata liquidazione.

Nel corso della interlocuzione con gli Uffici della Commissione europea, fu rappresentata l’esigenza di considerare che la definitiva uscita dal mercato di SEA Handling avrebbe richiesto un lasso temporale mag-

giore rispetto ai quattro mesi indicati nella decisione; in tale ambito, la Commissione europea era stata informata del fatto che, tenuto conto del programma di dismissione citato e dei livelli di patrimonializzazione di SEA Handling esistenti alla data, la messa in liquidazione della società, sarebbe dovuta avvenire nel secondo semestre 2014 con una esecuzione della liquidazione della stessa da completarsi entro il dicembre 2015.

Sotto il diverso versante della costituzione di Airport Handling, al fine di consentire alla Commissione di giungere più agevolmente a constatare l’assenza di continuità economica tra SEA Handling e Airport Handling, su proposta del Governo italiano, SEA aveva prospettato la costituzione di un *Trust* – gestito da un soggetto terzo del tutto indipendente rispetto al Gruppo SEA e/o al liquidatore di SEA Handling (*Trustee*) – cui conferire la titolarità e gestione della totalità della partecipazione di Airport Handling così da realizzare, di fatto, un pieno spossessamento della controllata.

In particolare, nell’ambito della procedura di dismissione di SEA Handling e *startup* di Airport Handling, la costituzione di un *Trust* avente autonomia da SEA e dal liquidatore di SEA Handling, avrebbe offerto una garanzia supplementare – se mai necessaria – sul fatto che la liquidazione di SEA Handling, da un lato, e l’avvio della operatività di Airport Handling, dall’altro, avvenisse in condizioni di non-contaminazione, di mercato e di discontinuità.

La proposta di creazione del *Trust* è stata esposta nel corso di una serie di incontri tra esponenti della Rappresentanza italiana a Bruxelles e SEA con gli Uffici della Commissione europea.

Successivamente, a seguito dell’incontro tenutosi tra il Ministro Lupi ed il Commissario alla concorrenza Almunia il 14 marzo 2014, il Governo italiano ha predisposto un documento ufficiale che, al solo scopo di fugare in radice ogni eventuale residua perplessità della Commissione europea, non solo ha meglio precisato e chiarito gli impegni che – nell’ottica di una composizione ‘transattiva’ della vicenda e senza alcuna ammissione o riconoscimento circa l’esistenza degli aiuti in questione – SEA avrebbe potuto assumere, ma ne ha altresì ampliato l’oggetto. In tale documento, infatti, il Governo italiano, da un lato, ha ribadito l’impegno di Airport Handling a non partecipare alla gara che sarebbe stata indetta da SEA Handling per la cessione dei propri *asset*, rappresentando solo la possibilità di una locazione temporanea degli stessi; dall’altro, ha trasmesso alla Commissione europea la disponibilità di SEA (i) ad una modifica dell’assetto proprietario di Airport Handling attraverso la cessione di una quota di minoranza e ha (ii) in dettaglio declinato le modalità di creazione ed operatività del *Trust*.

Tale documento è stato oggetto di analisi in un incontro, avvenuto ad aprile 2014, tra i legali di SEA ed i rappresentanti della Commissione europea. Il 5 giugno 2014 la Commissione europea ha inopinatamente (considerata la predetta interlocuzione e la sostanziale as-

senza di corrispondenza simile durante tutto il periodo di precipitata discussione trilaterale tra Commissione europea, Governo italiano e SEA) indirizzato al Governo italiano una richiesta di trasmissione, entro il 3 luglio 2014, della prova dell'integrale rimborso da parte di SEA Handling dell'Aiuto di Stato, ivi compresi gli interessi di mora, ovvero l'ammissione del relativo credito al passivo della procedura fallimentare che conduca alla cessazione dell'attività e liquidazione di SEA Handling; unitamente a tale prova è stato richiesto il dettaglio del calcolo degli interessi di mora sino alla data di integrale pagamento ovvero di dichiarazione del fallimento di Sea Handling; infine, la Commissione europea indicava che, in assenza di puntuale esecuzione della decisione da parte del Governo italiano, sarebbe stata incardinata una azione nei confronti della Repubblica italiana ai sensi dell'art. 108, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. A fronte di tale richiesta, in data 3 luglio 2014, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha risposto con una lettera in cui ha sintetizzato gli accadimenti, anche recenti e non noti alla Commissione europea, che, nel mostrare un significativo progresso della situazione verso la piena esecuzione della decisione di recupero, contribuiscono a rappresentare un quadro fattuale e giuridico d'insieme differente da quello figurato dalla Commissione europea nella sua lettera del 5 giugno.

In tale senso il Governo ha informato la Commissione che:

- il 9 giugno l'Assemblea di SEA Handling ha deliberato la messa in liquidazione della Società con decorrenza 1° luglio 2014;
- è stato nominato un liquidatore indipendente, Prof. Marco Reboa;
- SEA Handling ha avviato e concluso le procedure per la valutazione degli *asset* aziendali, in vista della loro dismissione a terzi con procedura di evidenza pubblica;
- SEA ha iniziato la procedura di evidenza pubblica per la nomina dell'*advisor* incaricato di assisterla nell'individuazione del soggetto – terzo rispetto al Gruppo SEA e/o a enti pubblici italiani (in altri termini privato ed indipendente e guidato da logiche strategiche di profitto) – che acquisti la quota del 30% di Airport Handling;
- che i lavoratori di SEA Handling, con referendum dell'11-13 giugno, hanno respinto l'intesa sindacale che era stata raggiunta con la società considerando i termini del nuovo contratto collettivo di lavoro, eccessivamente penalizzanti, al contempo annunciando scioperi e proteste e che, conseguentemente, SEA Handling aveva attivato le procedure di licenziamento collettivo con effetto 30 dicembre 2014 di tutti i propri dipendenti;
- che il 30 giugno 2014 è stato costituito il *Trust* "The Milan Airport Handling Trust" che si renderà titolare a tutti gli effetti del 100% delle quote di Airport Handling;
- che secondo un programma di miglior valorizzazione di SEA Handling, ma in tempi precisi, il *Trust*

dismetterà a terzi investitori, privati ed indipendenti, una quota di almeno il 30% di Airport Handling;

- che chiusa la prima fase di apertura a terzi indipendenti del capitale sociale di Airport Handling, il *Trust* – ad esito di concertazione con il Governo italiano e i Sindacati – assisterà SEA nella cessione di residue quote di Airport Handling tali da consentire a soci terzi diversi da SEA di acquisire la maggioranza di Airport Handling;
- che *Trustee* del *Trust* è Crowe Horwath Trustee Services It Srl e il responsabile del *dossier* è il Prof. Tiziano Treu, già senatore ed ex Ministro della Repubblica Italiana;
- che il *Trustee* verificherà che l'avvio dell'operatività di Airport Handling avvenga in discontinuità con SEA Handling, anche in relazione ai contratti che sottoscrivesse con i vettori.

Il Governo italiano ha poi precisato come le sopra menzionate circostanze integrassero perfettamente la casistica comunitaria che sostanzia la legittimità di uno Stato Membro di non procedere al recupero in forma monetaria laddove sia evidente l'impossibilità del recupero stesso in ragione delle condizioni economiche del beneficiario

La Commissione europea – come per le precedenti lettere – non risponde al Governo italiano. Per converso, in data 9 luglio ed in data 21 luglio delibera, rispettivamente, (i) di aprire una indagine formale al fine di determinare se l'apporto di capitale da Euro 25 milioni a favore di Airport Handling, previsto per consentire alla nuova entità di operare sulla base dei limiti minimi di capitalizzazione previsti da ENAC, sia conforme alle regole vigenti in materia di Aiuti di Stato e, (ii) di avviare la procedura legale davanti la Corte di Giustizia europea nei confronti del Governo italiano per il mancato recupero di Euro 360 milioni elargiti da SEA alla controllata SEA Handling tra il 2002 e il 2010 e ritenuti incompatibili con le norme europee.

Il tutto, senza nemmeno tenere conto, nei summenzionati provvedimenti, delle indicazioni offerte dal Governo italiano con la nota del 3 luglio sopra richiamata.

Rispetto a tali atti posti in essere dalla Commissione europea, SEA e SEA Handling, oltre al Governo italiano, nel presupposto di avere ottemperato a tutte le richieste della Commissione europea e di avere fornito tutti i chiarimenti in merito, ritengono di potere difendere le ragioni di SEA, SEA Handling, Comune di Milano e Governo italiano davanti alla Corte europea. Infine, indipendentemente dalle evoluzioni delle trattative con la Comunità europea, in esecuzione del sopracitato piano di dismissione di SEA Handling, in data 15 luglio, SEA Handling, SEA e le Organizzazioni sindacali sono pervenute all'intesa sul nuovo contratto di lavoro di Airport Handling e sulle procedure volte a garantire il ricollocamento del personale di SEA Handling o a garantire un incentivo all'esodo al personale non ricollocato; i profili di tale accordo sono meglio descritti alla Nota 8.13 "Fondi rischi e oneri" e hanno consen-

tito di quantificare in maniera attendibile l'onere complessivo del ricollocamento del personale.

Con riferimento al profilo di capacità di SEA Handling, di fare fronte alla obbligazione assunta con tale accordo sindacale, si ricorda che, per consentire il perfezionamento della liquidazione, SEA ha assunto in data 24 marzo 2014 l'impegno di sostenere SEA Handling SpA finanziariamente a fronte dei costi di liquidazione incorsi.

Ciò premesso, quindi, come già avvenuto in occasione della redazione dei Bilanci Consolidati dell'esercizio 2012 e 2013 e delle comunicazioni infrannuali relative, ed a maggior ragione considerando le importanti evoluzioni societarie sopra descritte, SEA ritiene che l'esito più probabile della trattativa con la Commissione europea non sarà tale da determinare la restituzione in denaro a SEA SpA dell'aiuto da parte di SEA Handling mediante l'utilizzo di risorse proprie, pur tenendo in considerazione le azioni poste in essere dalla Commissione europea stessa in data 9 e 21 luglio. Pertanto, anche in occasione della redazione della presente Relazione Finanziaria semestrale, si è ritenuto nei bilanci di SEA Handling e di SEA di non effettuare accantonamenti a fondo rischi volti a coprire i potenziali ob-

blighi di restituzione di SEA Handling sopra evidenziati né di rilevare crediti verso la controllata integralmente svalutati per rischio di inesigibilità in SEA.

Per contro, l'apertura della procedura di liquidazione in data 9 giugno 2014 e la sopravvenuta possibilità di determinare l'onere di ristrutturazione del personale alla luce degli accordi sindacali finalizzati in data 15 luglio implicano che la Relazione Finanziaria rifletta, ai sensi dello IAS 37, un accantonamento ai fondi per rischi ed oneri a fronte del citato onere di ristrutturazione del personale di SEA Handling; ciò differentemente da quanto avvenuto in occasione della redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013, in cui le incertezze sulle modalità di realizzazione della ristrutturazione, in particolare con riferimento alle modalità e numero di dipendenti ricollocati presso il nuovo gestore e SEA, determinavano la non quantificabilità, in modo attendibile, della passività da sostenersi con conseguente decisione, ai sensi dello IAS 37, di non effettuare alcuno stanziamento ai fondi per rischi ed oneri.

Si rimanda al successivo paragrafo "Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2014" per le evoluzioni societarie connesse ad Airport Handling.

Rischi operativi

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

Rischi legati alla gestione della *safety* e della sicurezza

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

Rischi legati all'interruzione delle attività

Le attività del Gruppo possono subire un'interruzione a seguito di: scioperi del proprio personale, di quello delle compagnie aeree, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli operatori di servizi pubblici di emergenza; non corretta e non puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi e avverse condizioni meteorologiche (neve, nebbia, ecc.). Gli strumenti di gestione dei rischi sono: piano e procedure di emergenza, *staff* altamente preparato e competente; piani assicurativi.

Rischi legati alla gestione delle risorse umane

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

Rischi legati alla dipendenza da terze parti

Le attività del gestore aeroportuale dipendono in gran parte da terzi, ad esempio autorità locali, vettori, *handler*, ecc. Qualsiasi interruzione delle loro attività o comportamento non accettabile da parte dei terzi può danneggiare la reputazione e le attività del Gruppo. Gli strumenti di gestione dei rischi sono: aggiornamento costante degli accordi con terzi, selezione dei *partner* in base a criteri economico-finanziari e di sostenibilità, adeguate attività di *contract management*.

Rischi legati alle attività di *handling* aeroportuale

L'andamento del settore dell'*handling* aeroportuale risente dell'evoluzione e della struttura del mercato del trasporto aereo, così come dei rischi connessi alle scelte delle compagnie aeree. Queste ultime influ-

scono significativamente sull'attività degli *handler* in quanto i relativi contratti sono soggetti a facoltà di recesso particolarmente favorevoli per i vettori. Le condizioni di estrema concorrenzialità in cui operano gli *handler* aeroportuali comportano anche rischi di significativa variabilità delle quote di mercato da essi servite.

Rischi finanziari

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

zioni aggiuntive si veda paragrafo n. 4 "Gestione dei rischi" delle Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato.

Rischi commodity

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

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

Rischi di compliance

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 ed ENAC, avente durata sino al 4 maggio 2041. La Convenzione prevede una serie di obblighi concernenti la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale di Milano, nonché ipotesi di recesso anticipato in caso di gravi inadempimenti da parte di SEA e ipotesi di risoluzione in caso di ritardo per più di dodici mesi nel pagamento del corrispettivo dovuto da SEA o in caso di dichiarazione di fallimento di SEA. Al termine della Convenzione, SEA è obbligata a restituire i cespiti demaniali facenti parte degli aeroporti di Malpensa e di Linate e a devolvere gratuitamente allo Stato tutti gli impianti, le opere e le infrastrutture realizzate da SEA sui cespiti medesimi.

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

Il Gruppo SEA, ottemperando agli obblighi previsti a carico del gestore aeroportuale dal Regolamento ENAC del 21 ottobre 2003 per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, mediante il *Safety Management System* garantisce che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza prefissate, e valuta l'efficacia del sistema stesso al fine di intervenire per correggere le eventuali deviazioni derivanti dal comportamento di qualsiasi operatore aeroportuale. In tale ambito il Gruppo SEA garantisce che le infrastrutture di volo, gli impianti, le attrezzature, i processi e le procedure operative siano conformi agli *standard* nazionali ed internazionali; attua un costante programma di formazione del personale, al fine di garantire la massima salvaguardia della sicurezza, dei livelli di qualità e di regolarità del servizio e della sua efficienza. Per maggiori informazioni in merito, si rimanda al paragrafo Certificazione degli aeroporti e *Safety* Aeroportuale del capitolo *Corporate Social Responsibility*.

Rapporti con le Parti Correlate

Per quanto concerne le operazioni effettuate con Parti Correlate, si precisa che le stesse non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali, rientrando nel normale corso di attività delle società del Gruppo.

Dette operazioni sono regolate a condizioni di mercato, tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati.

Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 11 “Transazioni con le Parti Correlate” delle Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2014.

Fatti di rilievo avvenuti
dopo il 30 giugno 2014

Andamento del traffico degli aeroporti del Gruppo SEA – 1 luglio-27 agosto 2014

I risultati del bimestre luglio-agosto 2014 degli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA, hanno fatto registrare per il traffico passeggeri un andamento lievemente superiore a quello registrato nello stesso periodo dello scorso anno (+0,7%), con una contrazione dei movimenti del -0,7%.

Il positivo andamento del traffico passeggeri è imputabile esclusivamente ai buoni risultati ottenuti su Malpensa che ha fatto registrare un incremento del +2%; Linate invece evidenzia andamenti negativi con un calo del -1,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Malpensa

Il traffico passeggeri dell'aeroporto di Malpensa si è attestato a 3,4 milioni, nonostante una riduzione dei movimenti aeromobili del -1,5%.

Malpensa Terminal 1

Il traffico passeggeri evidenzia andamenti pressoché allineati allo scorso anno (+0,3%); positivi risultati per Meridiana fly, che registra un incremento del +39% dovuto ad un maggior numero di movimenti effettuati (+346), Emirates con il 31% di aumento dei passeggeri trasportati, American Airlines con l'attivazione del nuovo volo verso Miami (+116 movimenti) non presente nel bimestre dello scorso anno e Mistral che ha attivato nuovi collegamenti verso località turistiche con un apporto di +18 mila passeggeri nel periodo considerato. Riduzioni per il Gruppo Alitalia con -119 mila passeggeri (-1.100 movimenti circa), per Iberia e Aegean. Si registrano invece cancellazioni da parte del vettore Belle Air con una perdita di 31 mila passeggeri rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Malpensa Terminal 2

Il traffico passeggeri di Malpensa 2 ha evidenziato buoni risultati per easyJet (+5,5%) che si è così attestato a 1,2 milioni di passeggeri serviti. Hanno evidenziato buoni risultati i collegamenti verso Brindisi

(+52%), Mahon (+41%), Parigi Charles de Gaulle (+19%) e Londra Gatwick (+8%).

Rispetto allo scorso anno sono presenti due nuove tratte attivate nel corso della stagione estiva: Amburgo con 9 mila passeggeri e Tel Aviv con circa 7 mila passeggeri.

Milano Malpensa Cargo

Milano Malpensa Cargo nel bimestre preso a riferimento ha evidenziato una crescita del +4,5% con un trasportato pari a 69 mila tonnellate di merce, grazie alla positiva *performance* delle compagnie *all cargo*: Korean, che ha praticamente raddoppiato il numero dei collegamenti verso Seul incrementando il trasportato del +45%, Etihad con una crescita del 44% in termini di merci trasportate, Qatar e Silk Way. Rispetto allo scorso anno sono stati attivati voli *all cargo* da parte di Lufthansa Cargo ed Emirates con un apporto di 940 tonnellate di merce. Tra i vettori con aeromobili con configurazione mista in particolare evidenza Emirates, Singapore Airlines, American Airlines e Air Canada non presente lo scorso anno.

Linate

A Linate, il traffico passeggeri ha registrato decrementi del -1,9% determinati principalmente dal negativo andamento di Meridiana fly, dal trasferimento di Tap da Linate a Malpensa e dalla cancellazione della tratta per Copenaghen da parte di Scandinavian Airlines.

Il Gruppo Alitalia ha registrato in termini di passeggeri risultati positivi con un +7,9%, risultato attribuibile sia all'attivazione di nuove tratte comunitarie come Vienna, Varsavia, Praga, Atene, Copenaghen, Heraklion e Salonicco e al positivo andamento verso London City e verso Cagliari e Alghero, in quanto il vettore ricopre il ruolo principale per il servizio di continuità territoriale.

Il traffico passeggeri servito da easyJet registra un -2,2% imputabile principalmente al *trend* negativo della navetta Linate-Fiumicino, dove il vettore ha ridotto il numero dei movimenti aerei (-100) con una conseguente riduzione dei passeggeri trasportati (-4,1%).

Masterplan di Malpensa

Il percorso di valutazione del progetto del *Masterplan* di sviluppo aeroportuale di Malpensa, la cui procedura di VIA è stata avviata nel maggio del 2011, ha impegnato tutti gli *stakeholder* in un intenso lavoro di confronto.

Dopo una serie di integrazioni presentate dal proponente per rispondere a tutte le istanze sollevate durante la fase di confronto, nel febbraio 2014, ENAC e SEA hanno presentato una proposta di rimodulazione del progetto originario per valorizzare una serie di elementi emersi durante il succitato confronto, riconfigurando lo sviluppo delle varie opere su un asse dei tempi modificato in funzione dell'evoluzione del contesto di riferimento.

Tale proposta di rimodulazione prevedeva la destinazione di una rilevante parte dell'area di sviluppo aeroportuale a progetto condiviso con il territorio, a seguito di uno "stralcio" dell'area di espansione originariamente identificata come area di sviluppo logistico, con conseguente abbattimento del 50% circa del consumo di suolo rispetto al progetto originale.

Anche a fronte del mancato riscontro della Commissione VIA su tale rimodulazione, ENAC, quale Ente proponente, insieme a SEA, ha deciso di sospendere la procedura, al fine di poter completare una profonda riflessione su tutti gli elementi sollevati durante la procedura stessa, e riproporre un progetto organico il più possibile condiviso con gli *stakeholder* territoriali e nazionali.

Questa riflessione è quindi finalizzata alla definizione di una evoluzione del progetto di *Masterplan* di medio-lungo termine coerente con il nuovo contesto di mercato (es. effetti sul sistema aeroportuale del nord Italia dell'alleanza Alitalia-Etihad), con i nuovi elementi di pianificazione aeronautica europei e nazionali (es. Nuove Linee guida per il Piano Nazionale degli Aeroporti, pubblicate dal MIT e successivo Piano Nazionale) e con gli ultimi studi di carattere ambientale relativi all'area di Malpensa (es. Studio di Area Vasta della Regione Lombardia e Studio Arpa di Regione Lombardia sull'inquinamento atmosferico dell'area di MXP).

Evoluzioni societarie connesse ad Airport Handling

In data 27 agosto 2014 l'Assemblea Ordinaria della controllata Airport Handling Srl ha aumentato il capitale sociale da Euro 1,3 milioni a Euro 5 milioni, mediante l'utilizzo di versamenti in conto futuro aumento di capitale. In pari data SEA ha trasferito il 100% del possesso della controllata a Milan Airport Handling Trust mediante idoneo atto di dotazione. Successivamente a tale trasferimento di proprietà è avvenuta la trasformazione di Airpot Handling in Società per Azioni, con nomina dei nuovi organi sociali ed emissione di n. 20.000 Strumenti Finanziari Partecipativi (SFP), del valore di Euro 1.000 ciascuno, sottoscritti da SEA SpA con assenso dell'azionista unico Milan Airport Handling Trust. Tali SFP hanno caratteristica di equità (quindi non soggetti ad alcun ob-

bligo di restituzione dell'apporto effettuato da SEA), privi di diritti amministrativi ma assimilabili ad azioni dal punto di vista dei diritti patrimoniali; in particolare tali SFP danno diritto agli utili e alle riserve e alle altre poste patrimoniali, anche in sede di liquidazione della società.

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

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

Modalità di esecuzione degli accordi sindacali del 15 luglio 2014

Alla data del 31 agosto 2014 è avvenuta la cessazione di n. 1.832 dipendenti secondo le previsioni degli ac-

cordi descritti alla successiva Nota 8.13 "Fondi rischi e oneri".

Prospetti contabili consolidati

Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata

(importi in migliaia di Euro)	Note	al 30 giugno 2014		al 31 dicembre 2013	
		Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
ATTIVITÀ					
Immobilizzazioni immateriali	8.1	956.900		942.987	
Immobilizzazioni materiali	8.2	193.797		196.495	
Investimenti immobiliari	8.3	3.415		3.416	
Partecipazioni in società collegate	8.4	40.099		40.429	
Partecipazioni disponibili per la vendita	8.5	26		26	
Imposte differite attive	8.6	47.938		30.031	
Altri crediti	8.7	374		495	
Totale attività non correnti		1.242.549		1.213.879	
Rimanenze	8.8	6.382		6.716	
Crediti commerciali	8.9	142.872	8.242	118.095	6.212
Crediti per imposte	8.10	17.095		17.809	
Altri crediti	8.10	26.121		17.740	
Cassa e disponibilità liquide	8.11	104.841		60.720	
Totale attivo corrente		297.311	8.242	221.080	6.212
Attività destinate alla vendita		0		0	
TOTALE ATTIVO		1.539.860	8.242	1.434.959	6.212
PASSIVITÀ					
Capitale sociale	8.12	27.500		27.500	
Altre riserve	8.12	228.632		225.559	
Utili dell'esercizio	8.12	19.239		33.707	
Patrimonio netto di Gruppo		275.371		286.766	
Patrimonio netto di terzi	8.12	610		611	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi		275.981		287.377	
Fondo rischi e oneri	8.13	200.839		187.111	
Fondi relativi al personale	8.14	50.891		77.155	
Passività finanziarie non correnti	8.15	534.937		401.361	
Totale passività non correnti		786.667		665.627	
Debiti commerciali	8.16	165.133	3.422	165.867	2.952
Debiti per imposte dell'esercizio	8.17	67.539		57.707	
Altri debiti	8.18	149.458		111.282	
Passività finanziarie correnti	8.15	95.082		147.099	
Totale passivo corrente		477.212	3.422	481.955	2.952
Passività connesse alle attività destinate alla vendita		0		0	
TOTALE PASSIVO		1.263.879	3.422	1.147.582	2.952
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.539.860	3.422	1.434.959	2.952

Conto Economico Consolidato Complessivo

(importi in migliaia di Euro)	Note	1° semestre 2014		1° semestre 2013	
		Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	338.775	17.900	319.205	15.731
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	32.965		35.092	
Totale ricavi		371.740	17.900	354.298	15.731
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(162.360)		(127.028)	
Materiali di consumo	9.4	(22.791)		(27.494)	
Altri costi operativi	9.5	(89.649)		(81.648)	
Accantonamenti e svalutazioni	9.6	8.639		(5.247)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.7	(30.970)		(32.393)	
Totale costi operativi		(297.131)	(4.516)	(273.810)	(938)
Margine operativo lordo / EBITDA (*)		74.609	13.384	80.488	14.793
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(9.000)		(10.397)	
Ammortamenti	9.9	(28.941)		(25.216)	
Risultato operativo		36.668	13.384	44.875	14.793
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	1.367	1.367	2.986	2.986
Oneri finanziari	9.11	(13.854)		(9.766)	
Proventi finanziari	9.11	756		522	
Risultato prima delle imposte		24.937	14.751	38.617	17.779
Imposte	9.12	(5.699)		(15.285)	
Risultato netto da attività in funzionamento		19.238	14.751	23.332	17.779
Risultato netto da attività cessate		0	0	0	0
Risultato di pertinenza dei terzi		(1)		1	
Risultato del Gruppo		19.239	14.751	23.331	17.779
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio					
Valutazione a <i>fair value</i> di strumenti finanziari derivati		(2.556)	0	3.547	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a <i>fair value</i> di strumenti finanziari derivati		703		(976)	
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale		(1.853)		2.571	
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio					
Utile / (perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto		(3.216)		1.145	
Effetto fiscale su utile / (perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto		884		(64)	
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale		(2.332)		1.081	
Totale altre componenti dell'utile complessivo		(4.185)		3.653	
Totale utile complessivo dell'esercizio		15.053		26.985	
Attribuibile a:					
- Azionisti della Capogruppo		15.054		26.984	
- Interessi di minoranza		(1)		1	
Risultato netto base per azione (espresso in unità di Euro)	10	0,08		0,09	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di Euro)	10	0,08		0,09	

(*) L'EBITDA è stato definito dal Gruppo come differenza tra il totale ricavi e il totale dei costi operativi, comprensivi degli accantonamenti e svalutazioni, a eccezione dell'accantonamento al fondo ripristino e sostituzione.

Rendiconto Finanziario Consolidato

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014		1° semestre 2013	
	Totale	di cui parti correlate	Totale	di cui parti correlate
Risultato prima delle imposte	24.937		38.616	
Rettifiche:	0		0	
Ammortamenti di immobilizzazioni materiali e immateriali	28.941		25.216	
Accantonamento netto a fondi (incluso il fondo del personale)	(12.966)		(5.379)	
Oneri finanziari netti	13.098		9.244	
Proventi da partecipazioni	(1.367)		(2.986)	
Altre variazioni non monetarie	778		(7.472)	
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	53.421	-	57.239	
Variazione rimanenze	334		464	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(35.846)	(2.030)	(8.111)	(1.845)
Variazione altre attività non correnti	41		(945)	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	16.363	470	(25.621)	1.225
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	(19.108)	(1.560)	(34.213)	(620)
Imposte sul reddito pagate	(19.788)			
Cash flow derivante dall'attività operativa	14.525	(1.560)	23.026	(620)
Investimenti in immobilizzazioni:				
- immateriali	(34.329)		(35.511)	
- materiali	(7.378)		(6.921)	
Dividendi incassati	1.697	1.697	1.717	1.717
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(40.010)	1.697	(40.715)	1.717
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incremento / (decremento) dell'indebitamento a breve e medio-lungo termine	(219.489)		13.541	
- incremento per emissione prestito obbligazionario	300.000		0	
Decremento / (incremento) crediti per contributi Stato	0		(5)	
Incremento / (decremento) netto altre passività finanziarie	(1.398)		(2.960)	
Interessi pagati	(9.507)		(7.363)	
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	69.606	0	3.213	
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	44.121	137	(14.476)	1.097
Disponibilità liquide di inizio periodo	60.720		54.339	
Disponibilità liquide di fine periodo	104.841		39.863	

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato

	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili/ (perdite) portati a nuovo	Riserva (perdite)/ utili attuariali	Riserva <i>hedge</i> <i>accounting</i> contratti derivati	Risultato del periodo	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
Saldo al 31 dicembre 2012	27.500	5.500	192.795	(2.254)	(10.297)	64.003	277.247	85	277.332
Destinazione dell'utile di esercizio 2012			64.003			(64.003)	0		0
Dividendi deliberati			(26.700)				(26.700)		(26.700)
Altri movimenti									0
Variazione area di consolidamento			(100)				(100)	523	423
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				(1.013)	3.625		2.612		2.612
Riclassifica			(512)	512			0		
Risultato del periodo						33.707	33.707	3	33.710
Saldo al 31 dicembre 2013	27.500	5.500	229.486	(2.755)	(6.672)	33.707	286.766	611	287.377
Destinazione dell'utile di esercizio 2013			33.707			(33.707)	0		0
Dividendi deliberati			(26.450)				(26.450)		(26.450)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				(2.332)	(1.853)		(4.184)		(4.184)
Risultato del 1° semestre 2014						19.239	19.239	(1)	19.238
Saldo al 30 giugno 2014	27.500	5.500	236.743	(5.087)	(8.525)	19.239	275.371	610	275.981

1. Informazioni generali

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

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

La Società e le sue controllate (congiuntamente il "Gruppo" o il "Gruppo SEA") gestiscono l'Aeroporto di Milano Malpensa e l'Aeroporto di Milano Linate, in forza della Convenzione 2001, sottoscritta fra SEA ed ENAC nel 2001 ed avente durata quarantennale (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). In particolare, SEA e le società del Gruppo, nella conduzione dei predetti aeroporti, svolgono le attività di gestione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti che compongono gli stessi aeroporti, offrono ai propri clienti tutti i servizi e le attività connessi al volo, quali l'approdo e la partenza degli aeromobili, i servizi di sicurezza aeroportuale (attività *Aviation*); tali società inoltre forniscono una gamma molto ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori (attività *Non Aviation*).

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

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

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

Si segnala inoltre che il Gruppo (i) per il tramite di una partecipazione, detenuta da SEA, del 40% del capitale sociale di Dufrital, è presente anche nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Genova e Verona; (ii) attraverso la società partecipata Malpensa Logistica Europa (il cui capitale sociale è detenuto da SEA in misura pari al 25%) opera nelle attività di logistica integrata; (iii) attraverso la partecipazione (pari al 30% del capitale sociale) in SEA Services è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano e (iv) per il tramite di una partecipazione nel capitale sociale di Disma (pari al 18,75%) è attiva nella gestione di un impianto per lo stoccaggio e la distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'Aeroporto di Milano Malpensa.

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

A seguito dell'acquisizione avvenuta il 18 dicembre 2013 di Ali Trasporti Aerei ATA SpA, il Gruppo gestisce l'Aviazione Generale di Milano Linate piazzale Ovest e attraverso la controllata indiretta ATA Ali Servizi SpA (controllata al 100% da Ali Trasporti Aerei ATA), è diventata *handler* di Aviazione Generale operante, in regime di concorrenza, sullo scalo di Linate Ovest, Ciampino, Venezia, Catania e Malpensa.

Le attività svolte dal Gruppo SEA, pocanzi brevemente illustrate, sono pertanto strutturate nelle seguenti macro aree, corrispondenti ad altrettanti settori di attività in relazione a ciascuno dei quali il Gruppo percepisce proventi come di seguito indicati:

- attività *Aviation* (attività aeroportuali "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci, anche svolta come Aviazione Generale); i ricavi generati sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, e dei beni di uso comune, nonché dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso esclusivo di spazi da parte di vettori ed *Handler*. A tal riguardo si precisa che i diritti e i corrispettivi per la sicurezza sono stabiliti da Decreti Ministeriali, mentre i corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate e dei beni di uso comune sono soggetti a vigilanza di ENAC, che ne verifica la congruità;
- attività *Non Aviation* (servizi commerciali offerti a passeggeri e utenti aeroportuali all'interno degli Aeroporti di Milano) i cui ricavi sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività *Non Aviation* svolte direttamente da SEA, e/o con riferimento alle predette attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle *royalty* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, con la previsione di un minimo garantito qualora previsto;
- attività di *Handling* (servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta); i relativi ricavi sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per lo svolgimento delle attività di *handling* rampa (ossia i servizi prestati in area *airside*, fra cui imbarco/sbarco di passeggeri, bagagli e merci, bilanciamento aeromobili, smistamento e riconcilio bagagli) e di *handling* passeggeri (ossia i servizi prestati in area *landside*, fra cui *check-in* e *lost&found*). Tali corrispettivi sono liberamente negoziati tra il Gruppo SEA e le compagnie aeree;
- Energia (generazione e vendita di energia elettrica e termica) i cui ricavi sono rappresentati da corrispettivi di mercato stabiliti per unità di misura da moltiplicare per il quantitativo di energia fornita.

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



Azionisti	
● Comune di Milano ^(*)	54,81%
● F2i – Fondi italiani per le infrastrutture	44,34%
● Altri	0,85%

(*) Titolare di azioni di categoria A

Azionisti pubblici		
n. 12 enti / società	Comune di Milano	54,81%
	Provincia di Varese	0,64%
	Comune di Busto Arsizio	0,06%
	Altri Azionisti pubblici	0,11%
Totale		55,62%
Azionisti privati		
	F2i – Fondi italiani per le infrastrutture	44,34%
	Altri Azionisti privati	0,04%
Totale		44,38%

2. Conformità ai principi contabili internazionali

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore alla data di approvazione dello stesso, emessi dall' *International Accounting Standards Board* e omologati dall'Unione europea. Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell' *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC"), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* ("SIC"). In particolare, il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in applicazione dello IAS 34 relativo ai bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, tale Bilancio Consolidato semestrale abbreviato non comprende, pertanto, tutte le informazioni richieste dal Bilancio annuale e deve essere letto unitamente al Bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, con particolare riferimento all'analisi del contenuto delle voci di bilancio, essendo l'informativa finanziaria della presente Relazione Finanziaria semestrale prevalentemente volta, ai sensi dello IAS 34, alla individuazione delle motivazioni delle variazioni intervenute nelle voci comparative. Nella redazione del Bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2014 sono stati applicati gli stessi Principi Contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013, opportunamente aggiornati come di seguito indicato in ipotesi in cui gli stessi fossero di recente emissione.

A seguito della emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato "SEA 1/8 2014-2021", sono stati per la prima volta utilizzati i

Principi Contabili IFRS 8 e IAS 33 in materia di informazione segmentale e utile per azione.

La redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato e delle relative Note esplicative in applicazione degli IFRS richiede da parte degli Amministratori l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività della relazione semestrale e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data del 30 giugno 2014. Se nel futuro tali stime e assunzioni, che sono basate sulla miglior valutazione da parte degli Amministratori stessi, dovessero differire dalle circostanze effettive, sarebbero modificate in modo appropriato nel periodo in cui le circostanze stesse variano. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi immediatamente a Conto Economico.

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

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

2.1 Principi contabili di recente emissione

I Principi Contabili e interpretazioni la cui applicazione è obbligatoria a decorrere dal 1° gennaio 2014

non hanno determinato alcun effetto sul Bilancio del Gruppo, in quanto relativi a fattispecie non applicabili o con impatti ritenuti non significativi.

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

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

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

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

Le modifiche si applicano a partire dagli esercizi che hanno inizio dal 1° luglio 2014 o da data successiva. Il Gruppo ha valutato come non applicabili o non significativi gli effetti dell'applicazione di tali principi sul proprio Bilancio Consolidato.

2.2 Prospetti contabili

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, facente parte della Relazione Finanziaria semestrale è comprensivo del prospetto della Situazione Patrimoniale e Finanziaria Consolidata al 30 giugno 2014 e al 31 dicembre 2013, del Conto Economico Consolidato complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato, del Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

consolidato per il 30 giugno 2014 e 31 dicembre 2013 e delle relative Note esplicative.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la situazione patrimoniale e finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente", per il Conto Economico complessivo lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il Rendiconto Finanziario il metodo di rappresentazione indiretto.

Il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti deri-

vati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

Il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto nel presupposto della continuità aziendale, avendo gli Amministratori verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale, operativo e di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro ed in particolare nei prossimi 12 mesi.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2014 è stata redatta in migliaia di Euro così come le tabelle incluse nelle Note esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2014

è assoggettata a revisione limitata da parte della Società di Revisione, Deloitte & Touche SpA, revisore legale della Società e del Gruppo.

La presente Relazione Finanziaria semestrale è stata oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo SEA SpA del 2 settembre 2014.

2.3 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale (al 30 giugno 2014) delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2014 con il metodo integrale e con il metodo del patrimonio netto:

Ragione sociale	Sede legale	Capitale sociale al 30/06/2014 (Euro)	Capitale sociale al 31/12/2013 (Euro)
SEA Handling SpA	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	10.304.659	38.050.394
SEA Energia SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000	5.200.000
Railink Srl (in liquidazione)	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	10.000	10.000
Airport Handling Srl	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	1.300.000	50.000
Ali Trasporti Aerei ATA SpA	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
ATA Ali Servizi SpA	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	420.000	420.000
Consorzio Malpensa Construction	Via del Vecchio Politecnico, 8 - Milano	51.646	51.646
Dufrital SpA	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO SpA	Via Orio al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
SEA Services Srl	Via Caldera, 21 - Milano	105.000	105.000
Malpensa Logistica Europa SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000	6.000.000
Disma SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2014, con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di consolidamento al 30/06/2014	% Possesso del Gruppo al 30/06/2014	% Possesso del Gruppo al 31/12/2013
SEA Handling SpA	Integrale	100%	100%
SEA Energia SpA	Integrale	100%	100%
Railink Srl (in liquidazione)	Integrale	100%	100%
Airport Handling Srl	Integrale	100%	100%
Ali Trasporti Aerei ATA SpA	Integrale	98,34%	98,34%
ATA Ali Servizi SpA (*)	Integrale	(*) 98,34%	(*) 98,34%
Consorzio Malpensa Construction	Integrale	51%	51%
Dufrital SpA	Patr. Netto	40%	40%
SACBO SpA	Patr. Netto	30,979%	30,979%
SEA Services Srl	Patr. Netto	30%	30%
Malpensa Logistica Europa SpA	Patr. Netto	25%	25%
Disma SpA	Patr. Netto	19%	19%

(*) Indirettamente tramite Ali Trasporti Aerei ATA SpA.

Come descritto nel paragrafo 1 “Informazioni generali”, il 18 dicembre 2013 SEA ha acquisito la società Ali Trasporti Aerei ATA SpA, che a sua volta controlla il 100% di ATA Ali Servizi SpA. Così come previsto dai Principi Contabili Internazionali, i bilanci delle due società sono stati consolidati con il metodo integrale a decorrere dalla data di acquisizione che, tenuto conto della prossimità dell’acquisizione alla chiusura dell’esercizio, è stata fatta coincidere con il 31 dicembre 2013. I saldi patrimoniali al 31 dicembre 2013 di confronto comprendono pertanto le nuove società, ma non i saldi economici di confronto al 30 giugno 2013. L’effetto sui ricavi e sul risultato operativo del primo consolidamento per l’intero semestre 2014 delle attività di Aviazione Generale è pari rispettivamente a Euro 8,0 milioni ed Euro 1,9 milioni.

3. Criteri di valutazione e metodologie di consolidamento

Nella predisposizione della presente Relazione semestrale abbreviata, sono stati applicati gli stessi criteri di valutazione e le stesse metodologie di consolidamento adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013.

4. Gestione dei rischi

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.

4.1 Rischio credito

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

Tale rischio discende *in primis* da fattori di natura ti-

picamente economico-finanziaria, ovvero dalla possibilità che si verifichi una situazione di *default* di una controparte, come da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale. Per il Gruppo SEA l’esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all’operatività aeroportuale, dall’altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie).

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

In applicazione delle *policy* interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie o assicurative a prima richiesta emesse da soggetti di primario *standing* creditizio o da depositi cauzionali. Per quanto riguarda i tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, le scadenze sono maggiormente concentrate entro i trenta giorni dalla relativa fatturazione.

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

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

Crediti commerciali (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
Crediti commerciali verso clienti	249.369	224.360
- di cui scaduto	132.365	145.182
Fondo svalutazione crediti commerciali	(114.739)	(112.477)
Crediti commerciali verso imprese collegate	8.242	6.212
Totale crediti commerciali netti	142.872	118.095

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

Crediti commerciali (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
da meno di 180 giorni	26.041	36.518
da più di 180 giorni	106.324	108.664
Totale crediti commerciali scaduti	132.365	145.182

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 30 giugno 2014, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure con-

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

Crediti commerciali (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
Crediti commerciali verso clienti	257.610	230.572
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	72.913	72.068
(ii) crediti oggetto di contestazioni	25.350	23.806
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	159.347	134.698
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	34.431	51.657
Fidejussioni e depositi cauzionali	64.314	70.451
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	40,4%	52,3%

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del primo semestre 2014 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

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

a) Rischio tasso di interesse

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

Il Gruppo SEA gestisce tale rischio attraverso un op-

portuno bilanciamento fra l'esposizione a tasso fisso e quella a tasso variabile, con l'obiettivo di mitigare l'effetto economico della volatilità dei tassi di interesse di riferimento.

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

Al 30 giugno 2014 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio-lungo termine (quote a medio-lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (costituiti dalle quote di finanziamento a medio-lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi e da indebitamento a breve termine).

Contratti di finanziamento a medio-lungo termine al 30 giugno 2014

Finanziamento	tipologia di tasso	data di erogazione	data di scadenza	30 giugno 2014		31 dicembre 2013	
				importo in Euro migliaia	tasso	importo in Euro migliaia	tasso
SEA SpA:							
BIIS (ex Comit) -BEI 1ª erogazione	F	26-ago-1999	15-mar-2014	-	-	1.000	3,14%
BIIS (ex Comit) -BEI 2ª erogazione	V	30-nov-2000	15-set-2015	1.500	0,66%	2.000	0,59%
BIIS (ex Comit) -BEI 3ª erogazione	V	17-mar-2003	15-set-2017	8.105	0,66%	9.263	0,59%
Totale BEI/Comit				9.605	0,66%	12.263	0,80%
BNL-BEI 1ª erogazione	V	22-nov-1999	15-set-2014	1.000	0,64%	2.000	0,52%
BNL-BEI 2ª erogazione	V	11-ago-2000	15-mar-2015	1.000	0,64%	1.500	0,52%
BNL-BEI 4ª erogazione	V	8-mag-2003	15-mar-2018	4.658	0,64%	5.240	0,52%
BNL-BEI 13.06.2006 1ª erog.	V	4-set-2006	4-set-2026	9.483	0,69%	9.862	0,57%
BNL-BEI 13.06.2006 2ª erog.	V	4-set-2006	4-set-2026	9.483	0,69%	9.862	0,57%
BNL-BEI 13.06.2006 3ª erog. (*)	V	4-set-2006	4-set-2026	9.483	0,69%	9.862	0,57%
BNL-BEI 13.06.2006 4ª erog. (*)	V	4-set-2006	4-set-2026	10.345	0,69%	10.759	0,57%
BNL-BEI 13.06.2006 5ª erog. (*)	V	4-set-2006	4-set-2026	10.345	0,69%	10.759	0,57%
BNL-BEI 2007 1ª erog. (*)	V	7-mar-2007	7-mar-2027	9.821	0,69%	10.214	0,57%
BNL-BEI 2007 2ª erog. (*)	V	7-mar-2007	7-mar-2027	9.821	0,69%	10.214	0,57%
BNL-BEI 2013	F	15-mar-2013	15-mar-2023	30.000	3,83%	30.000	3,83%
Totale BEI/BNL				105.439	1,58%	110.272	1,45%
UNICREDIT BEI 1ª erog. (*)	V	8-set-2007	8-set-2027	9.286	0,66%	9.643	0,59%
UNICREDIT BEI 2ª erog. (*)	V	8-set-2007	8-set-2027	9.286	0,66%	9.643	0,59%
UNICREDIT BEI 3ª erog. (*)	V	16-feb-2009	15-set-2028	15.000	0,89%	15.000	0,82%
Totale BEI/UNICREDIT				33.571	0,76%	34.286	0,69%
BIIS-BEI 1ª erog. (*)	V	25-feb-2011	15-set-2030	10.000	1,03%	10.000	0,96%
BIIS-BEI 2ª erog. (*)	V	25-feb-2011	15-set-2030	5.000	1,03%	5.000	0,96%
BIIS-BEI 3ª erog.	V	23-giu-2011	15-mar-2031	10.000	1,09%	10.000	1,02%
BIIS-BEI 4ª erog.	V	23-giu-2011	15-mar-2031	5.000	1,09%	5.000	1,02%
Totale BEI/BIIS				30.000	1,06%	30.000	0,99%
CDP-BEI 2012 1ª erog.	F	27-apr-2012	15-mar-2027	10.000	4,05%	10.000	4,05%
CDP-BEI 2012 2ª erog.	F	27-apr-2012	15-mar-2027	5.000	4,05%	5.000	4,05%
CDP-BEI 2012 3ª erog.	F	29-giu-2012	15-mar-2027	10.000	3,88%	10.000	3,88%
CDP-BEI 2012 4ª erog.	F	29-giu-2012	15-mar-2027	5.000	3,88%	5.000	3,88%
CDP-BEI 2013 1ª erog.	V	30-set-2013	15-set-2028	10.000	2,84%	10.000	2,75%
CDP-BEI 2013 2ª erog.	V	30-set-2013	15-set-2028	10.000	2,84%	10.000	2,75%
CDP-BEI 2013 3ª erog.	V	30-set-2013	15-set-2028	10.000	2,84%	10.000	2,75%
Totale BEI /CDP				60.000	3,40%	60.000	3,36%
UniCredit Mediobanca 2011 Tranche A 1ª erog.	V	31-lug-2012	6-mag-2014	-	-	13.271	5,79%
UniCredit Mediobanca 2011 Tranche A 2ª erog.	V	13-dic-2012	6-mag-2014	-	-	21.729	5,79%
UniCredit Mediobanca 2012 Tranche A	V	21-nov-2012	6-mag-2014	-	-	80.000	4,54%
Mediobanca 2012	V	20-dic-2012	20-nov-2015	-	-	35.000	4,34%
Mediobanca 2013	V	10-dic-2013	29-mag-2015	50.000	2,61%	50.000	2,46%
Totale finanziamenti diversi da BEI				50.000	2,61%	200.000	4,20%
BOND SEA 3/8 2014-2021	F	17-apr-2014	17-apr-2021	300.000	3,13%	-	-
TOTALE SEA SpA				588.615	2,55%	446.821	2,83%
SEA Energia SpA:							
BPM	V	20-giu-2003	31-dic-2014	4.600	1,33%	5.162	1,225%
UNICREDIT - BPM	V	20-giu-2006	30-giu-2014	-	-	8.646	1,10%
TOTALE SEA ENERGIA SpA				4.600	1,33%	13.808	1,16%
TOTALE DEBITO DI GRUPPO				593.215	2,54%	460.629	2,78%
				totale <i>tranche</i> swappate	16,6%	101.094	21,9%
				quota debito a tasso fisso	60,7%	61.000	13,2%
				quota debito non coperto	22,7%	298.536	64,8%

A seguito dell'operazione di ridefinizione della struttura dell'indebitamento finanziario il valore complessivo dell'indebitamento a medio-lungo termine al 30 giugno 2014 è pari a Euro 593.215 migliaia, in aumento di Euro 132.586 migliaia rispetto al 31 dicembre 2013, con un costo medio che si è ridotto di 24 *basis point*, toccando il 2,54% a fine semestre. Si segnala che il costo di tale indebitamento, a seguito delle operazioni di copertura dal rischio tasso, è pari al 3,02%, in diminuzione rispetto al 3,41% di fine dicembre 2013 (-39 *basis point*).

Il *fair value* dei debiti di Gruppo a medio-lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, pari al 30 giugno 2014 a Euro 621.397 migliaia (492.982 migliaia di euro al 31 dicembre 2013) è stato calcolato nel seguente modo:

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

a partire dai tassi di mercato di riferimento;

- per il prestito obbligazionario quotato in mercato regolamentato il valore di mercato alla data del 30 giugno 2014;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello *spread* definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi *spot* per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

Nella tabella seguente sono indicati gli strumenti derivati utilizzati dal Gruppo SEA per la copertura del rischio tasso di interesse (valutati contabilmente secondo il *cash flow hedge*).

Coperture tasso d'interesse (importi in migliaia di Euro)

	Nozionale alla stipula	Debito residuo al 30/6/2014	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 30/6/2014	Fair value al 31/12/2013
	10.000	10.000	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.625,1)	(1.274,8)
	5.000	5.000	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(812,6)	(637,4)
	15.000	15.000	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(2.231,2)	(1.784,9)
IRS	11.000	9.862	18/5/2011	15/9/2011	15/9/2016	(600,3)	(649,8)
	10.000	9.286	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.281,7)	(1.027,8)
	11.000	9.862	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.358,6)	(1.090,6)
	12.000	10.345	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.405,2)	(1.129,6)
	12.000	10.345	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.405,2)	(1.129,6)
Collar	10.000	9.286	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(970,1)	(743,6)
	11.000	9.483	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(965,9)	(741,7)
Totale		98.468				(12.656,0)	(10.209,8)

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

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati al 30 giugno 2014 e al 31 dicembre 2013 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal Principio Contabile Internazionale IFRS 13. Il *fair value* è comprensivo dei ratei sugli oneri finanziari sui derivati, della parte "efficace" della copertura secondo il *cash flow hedge* riportata nel Conto Economico complessivo e della parte "inefficace" classificata negli oneri finanziari.

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, limitatamente alla sola SEA Energia, è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle *commodity* energetiche trattate, ovvero gas. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity* energetiche, che risentono principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in Dollari USA. Tali fluttuazioni si manifestano tanto direttamente quanto indirettamente, mediante formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing*. I rischi si evidenziano anche nella fase di vendita, in relazione alle fluttuazioni del prezzo di mercato dell'energia elettrica venduta a terzi. Si segnala che, nel primo semestre 2014, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, pur non escludendo di poterne effettuare nei periodi futuri. Si precisa altresì che il Gruppo SEA, attraverso la controllata SEA Energia, ha stipulato contratti bilaterali per la fornitura di energia elettrica e calore a soggetti terzi il cui prezzo di vendita è correlato all'andamento del costo del metano, attuando co-

erture implicite dal rischio *commodity*. La strategia di copertura dal rischio *commodity* è stata rafforzata anche attraverso la sottoscrizione di contratti di approvvigionamento che, al fine di ridurre l'esposizione al rischio di variazione del prezzo del metano, prevedono un prezzo fisso definito contrattualmente per una parte dei fabbisogni.

4.3 Rischio di liquidità

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

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

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

A fine giugno 2014 il Gruppo SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per Euro 260 milioni, in scadenza ad aprile 2019, e di ulteriori Euro 127.687 migliaia di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

L'operazione di ridefinizione della struttura dell'indebitamento finanziario ha garantito al Gruppo SEA la disponibilità di linee di credito *committed* in grado di rafforzare la copertura dei fabbisogni finanziari dei prossimi anni, consentendo un allungamento significativo della scadenza media del debito e minimizzando i costi di raccolta (oltre il 76% dell'indebitamento finanziario di medio-lungo termine del Gruppo ha scadenza maggiore di 5 anni).

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

Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio-lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e *leasing*) e commerciali in essere al 30 giugno 2014 e al 31 dicembre 2013:

(importi in milioni di Euro)	al 30 giugno 2014				Totale
	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	
Indebitamento finanziario lordo	87,0	65,9	69,5	494,7	717,1
Debiti commerciali	165,1				165,1
Totale debito	252,1	65,9	69,5	494,7	882,2

(importi in milioni di Euro)	al 31 dicembre 2013				Totale
	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	
Indebitamento finanziario lordo	86,6	211,5	52,6	192,7	543,4
Debiti commerciali	165,9				165,9
Totale debito	252,5	211,5	52,6	192,7	709,3

Si precisa che l'operazione di ridefinizione della struttura finanziaria del Gruppo SEA ha determinato un significativo allungamento della durata dell'indebitamento, in particolare sulle scadenze comprese fra 1 e 3 anni e su quelle superiori a 5 anni. I finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono rappresentati per Euro 50.000 migliaia dal finanziamento Mediobanca 2013, in scadenza nel maggio 2015.

Come meglio descritto nel paragrafo Rischi strategici – “Decisione della Commissione europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling”, nell'ambito del processo di riorganizzazione dell'*handling* a partire dal

1° settembre 2014 il personale di SEA Handling verrà licenziato con riconoscimento del trattamento di fine rapporto, competenze differite e incentivo all'esodo che determineranno un esborso quantificabile in circa Euro 70 milioni. Per effetto dell'impegno assunto da SEA in data 24 marzo 2014 di supportare la liquidazione *in bonis* della controllata SEA Handling e sulla base della situazione patrimoniale al 30 giugno 2014 della controllata stessa, che riflette le obbligazioni assunte nei confronti del personale conseguentemente all'accordo sindacale del 15 luglio 2014, SEA precederà ad utilizzare la liquidità investita nei conti correnti di tesoreria. La proiezione dell'indebitamento finanzia-

rio di fine anno non è tale da determinare il mancato rispetto degli impegni finanziari assunti con i finanziatori del Gruppo.

4.4 Sensitivity

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

In particolare l'analisi ha considerato:

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

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

a) Ipotesi:

- si è valutato l'effetto sul Conto Economico del Gruppo SEA, al 30 giugno 2014 e al 31 dicembre 2013, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di -50 *basis point*.

b) Metodi di calcolo:

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

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

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

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

(importi in migliaia di Euro)	30 giugno 2014		31 dicembre 2013	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-250,88	281,72	-180,42	188,95
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽¹⁾	996,70	-996,70	1.748,03	-1.748,03
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽²⁾	-255,38	255,38	-530,96	530,96
Strumenti derivati di copertura (<i>fair value</i>)	-2.408,91	2.364,75	-2.521,45	2.427,93

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

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

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

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

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

5. Classificazione degli strumenti finanziari

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 30 giugno 2014 e al 31 dicembre 2013 del Gruppo.

(importi in migliaia di Euro)						al 30 giugno 2014	
	Attività e passività finanziarie valutate al <i>fair value</i>	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Totale	
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26	
Altri crediti non correnti			374			374	
Crediti commerciali			142.872			142.872	
Crediti per imposte dell'esercizio			17.095			17.095	
Altri crediti correnti			26.121			26.121	
Cassa e disponibilità liquide			104.841			104.841	
Totale	-	-	291.302	26	-	291.328	
Passività finanziarie non correnti esclusi <i>leasing</i>	12.656				521.374	534.030	
Passività finanziarie non correnti per <i>leasing</i>					907	907	
Debiti commerciali					165.133	165.133	
Debiti per imposte dell'esercizio					67.539	67.539	
Altri debiti correnti					149.458	149.458	
Passività finanziarie correnti esclusi <i>leasing</i>					94.012	94.012	
Passività finanziarie correnti per <i>leasing</i>					1.070	1.070	
Totale	12.656	-	-	-	999.493	1.012.149	

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

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

6. Informativa sul *fair value*

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, vengono rappresentate nella tabella seguente le informazioni sul metodo scelto dal Gruppo per la determinazione del *fair value*. Le metodologie applicabili sono distinte nei seguenti livelli, sulla base della fonte delle informazioni disponibili, come di seguito descritto:

- livello 1: prezzi praticati in mercati attivi;
- livello 2: valutazioni tecniche basate su informazioni di mercato osservabili, sia direttamente che indirettamente;
- livello 3: altre informazioni.

Nella tabella di seguito vengono rappresentate le attività e le passività del Gruppo che sono misurate al *fair value* al 30 giugno 2014 e al 31 dicembre 2013:

(importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		12.656	
Totale		12.656	26

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

7. Informativa per settori operativi

A seguito dell'emissione di obbligazioni a tasso fisso per Euro 300 milioni, avvenuta nel mese di aprile 2014, la Società SEA SpA rientra tra le Società che emettendo titoli azionari quotati in mercati regolamentati sono tenute a fornire l'informativa richiesta dall'IFRS 8.

Pertanto nella presente Relazione Finanziaria semestrale sono esposti i dati per settore operativo al 30 giugno 2014 ed i relativi dati comparativi al 30 giugno 2013.

È importante sottolineare che per il tipo di attività svolta dal Gruppo l'elemento "traffico" risulta essere condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali. Il Gruppo SEA ha identificato quattro settori operativi, come meglio riportato nella Relazione sulla Gestione ed in particolare: (i) *Aviation*, (ii) *Non Aviation*, (iii) *Handling*, (iv) Energia.

In particolare è in fase di completamento un progetto volto a definire in maniera più appropriata la misura di *performance* economica per i settori operativi *Aviation* e *Non Aviation* riconducibili alla medesima Legal Entity SEA SpA per i quali ad oggi risultano disponibili separatamente solamente i ricavi così come riportati nella Relazione sulla Gestione. Pertanto ai fini dell'informativa prevista dall'IFRS 8 si ritiene opportuno esporre provvisoriamente al 30 giugno 2014, i dati aggregati relativi ai settori operativi *Aviation* e *Non Aviation*.

Di seguito sono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali settori operativi identificati.

Aviation e Non Aviation: le attività *Aviation* sono costituite dalle attività aeroportuali "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci. Consistono nella gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti che compongono gli stessi aeroporti, e nell'offerta ai clienti del Gruppo SEA dei servizi e delle attività connessi all'approdo e alla par-

tenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale. I ricavi generati da tali attività sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, nonché dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso di banchi *check-in* e spazi da parte di vettori e *handler*. Le attività *Non Aviation*, invece, includono l'offerta di una gamma ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli Aeroporti di Milano, nonché l'attività di *real estate*. I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente da SEA ovvero, con riferimento alle attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle *royalty* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito. Le attività *Aviation* includono inoltre le attività di Aviazione generale che sono svolte attraverso la controllata Ali Trasporti Aerei ATA SpA acquisita nel corso del 2013 e che fornisce l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* (aviazione commerciale e generale) presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate.

Handling: le attività di *handling* – gestite attraverso la società SEA Handling, controllata da SEA – consistono nella prestazione di servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta. I ricavi di tale segmento sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per lo svolgimento di tali attività e sono liberamente negoziati tra il Gruppo SEA, tramite SEA Handling, e ciascuna compagnia aerea.

Energia: le attività del segmento Energia – prestate attraverso la società SEA Energia, controllata da SEA – comprendono la generazione e la vendita di energia elettrica e termica, destinata sia alla copertura del fabbisogno degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, sia alla vendita al mercato esterno.

Nelle tabelle seguenti sono esposti dati economici e patrimoniali afferenti i settori indicati, riconciliati con i dati presentati nella presente Relazione. I Principi Contabili utilizzati per la rilevazione e la valutazione delle informazioni di segmento sono gli stessi utilizzati per la redazione del Bilancio del Gruppo SEA.

I dati del settore *Aviation* al 30 giugno 2014 includono ricavi per Euro 7.954 relativi al *business* Aviazione Generale acquisito nel mese di dicembre 2013; parimenti, il risultato operativo del *business* Aviazione Generale nel primo semestre 2014 è pari a Euro 1,9 milioni.

Informativa di settore: Dati economici e patrimoniali al 30 giugno 2014

(importi in migliaia di Euro)	<i>Aviation e Non-Aviation</i>	<i>Handling</i>	<i>Energia</i>	Bilancio Consolidato
Ricavi	306.729	47.774	22.533	377.036
Scritture consolidamento ed elisioni IC	(22.101)	(220)	(15.939)	(38.260)
Totale ricavi di gestione	284.628	47.554	6.594	338.775
Ricavi IFRIC 12	32.965			32.965
Totale ricavi	317.592	47.554	6.594	371.740
Ammortamenti e accantonamenti	16.656	315	2.970	19.941
Risultato operativo	64.556	(27.606)	(282)	36.668
Proventi (oneri) da partecipazioni				1.367
Oneri finanziari				(13.854)
Proventi finanziari				756
Risultato prima delle imposte				24.937
Investimenti in immobilizzazioni	42.562	0	379	42.941
Materiali	7.201	0	379	7.580
Immateriali	35.361	0	0	35.361

Informativa di settore: Dati economici al 30 giugno 2013 e Dati patrimoniali al 31 dicembre 2013

(importi in migliaia di Euro)	<i>Aviation e Non-Aviation</i>	<i>Handling</i>	<i>Energia</i>	Bilancio Consolidato
Ricavi	278.440	47.407	30.044	355.892
Scritture consolidamento ed elisioni IC	(18.369)	(41)	(18.276)	(36.686)
Totale ricavi di gestione	260.071	47.366	11.769	319.206
Ricavi IFRIC 12	35.092			35.092
Totale ricavi	295.164	47.366	11.769	354.298
Ammortamenti e accantonamenti	11.589	396	2.834	14.819
Risultato operativo	54.287	(11.243)	1.831	44.874
Proventi (oneri) da partecipazioni				2.986
Oneri finanziari				(9.766)
Proventi finanziari				522
Risultato prima delle imposte				38.617
Investimenti in immobilizzazioni	89.109	67	1.326	90.501
Materiali	11.464	67	1.326	12.856
Immateriali	77.645	0	0	77.645

8. Note esplicative alla situazione patrimoniale e finanziaria

8.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni immateriali dal 31 dicembre 2013 al 30 giugno 2014.

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ insussist./ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	al 30 giugno 2014
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.268.919		21.857	(3.265)		1.287.511
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	41.037	32.564	(21.857)			51.744
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno e altre	42.658		8.089			50.747
Immobilizzazioni in corso e acconti	8.014	2.797	(8.089)			2.722
Altre	17.551					17.551
Valore lordo	1.378.180	35.361	-	(3.265)		1.410.276
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(384.490)			1.286	(16.421)	(399.625)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno e altre	(35.441)				(3.048)	(38.489)
Immobilizzazioni in corso e acconti						
Altre	(15.262)					(15.262)
Fondo ammortamento	(435.193)			1.286	(19.469)	(453.376)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	884.429		21.857	(1.979)	(16.421)	887.886
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	41.037	32.564	(21.857)			51.744
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	7.217		8.089		(3.048)	12.258
Immobilizzazioni in corso e acconti	8.014	2.797	(8.089)			2.722
Altre	2.289					2.289
Immobilizzazioni immateriali (valore netto)	942.987	35.361		(1.979)	(19.469)	956.900

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per Euro 887.886 migliaia al 30 giugno 2014 e per Euro 884.429 migliaia al 31 dicembre 2013. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato. L'ammortamento dei primi sei mesi del 2014 è pari a Euro 16.421 migliaia.

Su tali categorie di beni, ai sensi dell'IFRIC 12, il Gruppo SEA non detiene il controllo, ma ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione. Gli investimenti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12, che sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, hanno principalmente riguardato:

- prosecuzione dei lavori relativi al completamento

del 3°/3° dell'aerostazione passeggeri del Terminal 1 di Malpensa;

- il *restyling* del Terminal 1 di Malpensa;
- interventi finalizzati ad *energy saving*.

La riclassifica di Euro 21.857 migliaia da "Diritti su beni in concessioni in corso e acconti" a "Diritti su beni in concessioni" è principalmente riconducibile all'apertura di alcune nuove aree del 3°/3° di Malpensa.

I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno, il cui valore netto residuo è pari a Euro 12.258 migliaia al 30 giugno 2014, si riferiscono prevalentemente ad acquisti di licenze per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale sia gestionale, e all'acquisto di componenti

software. L'ammortamento è pari a Euro 3.048 migliaia. Nell'esercizio sono entrati in funzione investimenti classificati nelle immobilizzazioni in corso ed acconti al 31 dicembre 2013 per Euro 8.089 migliaia.

8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni materiali dal 31 dicembre 2013 al 30 giugno 2014:

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ insussist./ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	al 30 giugno 2014
Valori lordi						
Beni immobili	202.785	25	2.105	(382)		204.533
Impianti e macchinari	134.000	221		(11)		134.210
Attrezzature industriali e commerciali	51.172	720		(24)		51.868
Altri beni mobili	110.953	1.244	348	(447)		112.098
Immobilizzazioni in corso e acconti	3.618	5.370	(2.453)		(604)	5.931
Totale valori lordi	502.528	7.580	-	(864)	(604)	508.640
Fondi ammortamenti e svalutazioni						
Beni immobili	(78.473)			193	(3.233)	(81.513)
Impianti e macchinari	(86.405)			8	(2.316)	(88.713)
Attrezzature industriali e commerciali	(47.803)			24	(1.136)	(48.915)
Altri beni mobili	(93.352)			437	(2.787)	(95.702)
Immobilizzazioni in corso e acconti						
Totale fondi ammortamenti e svalutazione	(306.033)			662	(9.472)	(314.843)
Valori netti						
Beni immobili	124.312	25	2.105	(189)	(3.233)	123.020
Impianti e macchinari	47.595	221		(3)	(2.316)	45.497
Attrezzature industriali e commerciali	3.369	720			(1.136)	2.953
Altri beni mobili	17.601	1.244	348	(10)	(2.787)	16.396
Immobilizzazioni in corso e acconti	3.618	5.370	(2.453)		(604)	5.931
Totale valori netti	196.495	7.580	-	(202)	(10.076)	193.797

Gli investimenti relativi alle immobilizzazioni materiali hanno principalmente riguardato:

- prosecuzione dei lavori relativi al completamento del 3°/3° dell'aerostazione passeggeri del Terminal 1 di Malpensa, per le parti che non rientrano tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso;
- il *restyling* del Terminal 1 di Malpensa, per le parti che non rientrano tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso.

8.3 Investimenti immobiliari

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

8.4 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione dal 31 dicembre 2013 al 30 giugno 2014 della voce "Partecipazioni in società collegate":

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	Movimentazione		al 30 giugno 2014
		Incrementi/ rivalutazioni	Decrementi/ svalutazioni	
SACBO SpA	29.107		(1.215)	27.892
Dufrital SpA	6.436	935		7.371
Disma SpA	2.571		(162)	2.409
Malpensa Logistica Europa SpA	1.825	39		1.864
SEA Services Srl	489	73		562
Totale	40.429	1.047	(1.377)	40.099

Le società partecipate sono tutte residenti in Italia. Il patrimonio netto delle società collegate è stato rettificato per tener conto degli adeguamenti ai Principi Contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28. Il patrimonio netto rettificato di competenza del Gruppo SEA al 30 giugno 2014 ammonta a Euro

40.099 migliaia rispetto a Euro 40.429 migliaia al 31 dicembre 2013.

8.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

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

Ragione sociale	% Possesso al 31 dicembre 2013	% Possesso al 30 giugno 2014
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport SpA	0,227%	0,227%
Aeropuertos Argentina 2000 SA	8,5%	8,5%

La tabella di seguito riepiloga il dettaglio della movimentazione delle partecipazioni disponibili dal 31 dicembre 2013 al 30 giugno 2014:

Partecipazioni disponibili per la vendita		Movimentazione	
(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	Incrementi/ rivalutazioni/ riclassifiche	Decrementi/ svalutazioni
Consorzio Milano Sistema	25		
Romairport SpA	1		
Aeropuertos Argentina 2000 SA			
Totale	26		
			al 30 giugno 2014
			26

Per quanto riguarda la partecipazione in Aeropuertos Argentina 2000 SA, iscritta ad un valore di 1 Euro al 30 giugno 2014 e al 31 dicembre 2013, si rimanda alla Relazione sulla Gestione, paragrafo "Struttura del Gruppo SEA al 30 giugno 2014" e a quanto riportato

nel Bilancio Consolidato 2013.

8.6 Imposte differite attive

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

Imposte differite attive nette (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
Imposte anticipate attive	85.433	66.072
Imposte differite passive	(37.495)	(36.041)
Totale imposte differite attive nette	47.938	30.031

La movimentazione delle imposte differite attive nette nei primi sei mesi del 2014 è di seguito riepilogata:

Imposte anticipate nette (importi in migliaia di Euro)				
	al 31 dicembre 2013	Rilascio/ accantonamento a Conto Economico	Rilascio/ accantonamento a patrimonio netto	al 30 giugno 2014
Totale imposte anticipate	66.072	17.774	1.587	85.433
Totale imposte differite	(36.041)	(1.454)		(37.495)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	30.031	16.320	1.587	47.938

Al 30 giugno 2014 non sussistono perdite fiscali per le quali si renda necessario iscrivere imposte anticipate.

Si segnala che, nel corso del semestre, sono state rilette imposte anticipate su differenze temporanee afferenti accantonamenti tassati di esercizi precedenti riflessi nel settore *handling* per Euro 4.677 migliaia che, per effetto della evoluzione societaria della controllata SEA Handling, hanno probabilità di realizzo

entro il 31 dicembre 2014 nel contesto della tassazione di Gruppo conseguente al contratto di consolidato fiscale e che in esercizi precedenti non erano state attivate dal Gruppo per prudenza in considerazione della incertezza sulla tempistica di utilizzo dei fondi rischi a cui si riferiscono.

8.7 Altri crediti non correnti

Di seguito la tabella degli altri crediti non correnti:

Altri crediti non correnti (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
Crediti tributari	-	104
Crediti verso altri	374	391
Totale crediti non correnti	374	495

I crediti tributari non correnti, pari a Euro 104 migliaia al 31 dicembre 2013 e nulli al 30 giugno 2014, si sono azzerati per effetto della riclassifica tra gli altri crediti correnti del prelievo forzoso sul TFR relativo alla controllata SEA Handling, in considerazione della aspettativa di liquidazione del TFR in data 1° settembre 2014 a seguito degli accordi sindacali del 15 luglio 2014.

I crediti verso altri, pari a Euro 374 migliaia al 30 giugno 2014 (Euro 391 migliaia al 31 dicembre 2013), si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

8.8 Rimanenze

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

Rimanenze (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
Materie prime, sussidiarie e di consumo	6.382	6.716
Totale rimanenze	6.382	6.716

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

Al 30 giugno 2014 nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

Si precisa che la Società non ha ritenuto necessaria l'iscrizione di un fondo svalutazione rimanenze.

8.9 Crediti commerciali

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

Crediti commerciali (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
Crediti commerciali verso clienti	135.615	111.883
Crediti commerciali verso imprese collegate	7.257	6.212
Totale crediti commerciali netti	142.872	118.095

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

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo stato del contenzioso.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
Fondo iniziale	(112.478)	(103.060)
Aggregazione di imprese (*)	-	(174)
Incrementi	(11.469)	(21.119)
Utilizzi / scioglimenti	9.208	11.875
Fondo svalutazione crediti finale	(114.739)	(112.478)

(*) Acquisizione di Ali Trasporti Aerei ATA SpA.

Gli accantonamenti al fondo, pari a Euro 11.469 migliaia per i primi sei mesi del 2014 (Euro 21.119 migliaia per l'esercizio 2013) sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

Gli utilizzi/scioglimenti relativi ai primi sei mesi del 2014, pari a Euro 9.208 migliaia, sono principalmente riconducibili alla chiusura nel corso del periodo dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

L'aumento dei crediti commerciali deriva dall'incremento dei ricavi anche connesso alla attività di Aviazione Civile consolidata per l'intero semestre e non presente nel semestre comparativo; è da rilevare inoltre come al 31 dicembre 2013 fosse in corso una operazione di fattorizzazione *pro-soluto* per un ammontare di circa Euro 14 milioni che determinava un temporaneo effetto di riduzione della posizione creditoria.

8.10 Altri crediti correnti

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

Altri crediti correnti (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
Crediti per imposte	17.095	17.809
Crediti verso altri	26.121	17.740
Totale altri crediti correnti	43.216	35.549

I crediti tributari al 30 giugno 2014 si riferiscono: per Euro 10.414 migliaia (Euro 10.414 migliaia al 31 dicembre 2013) alla rideterminazione dell'IRES degli anni 2007-2011 a seguito del riconoscimento della deducibilità dall'IRES dell'IRAP relativa al costo del personale ai sensi delle disposizioni ex art. 2, comma 1, del D.L. n. 201/2011 (convertito in Legge n. 214/2011) con conseguente presentazione dell'apposita istanza di rimborso; per Euro 2.266 migliaia (Euro 2.266 migliaia al 31 dicembre 2013) all'istanza di rimborso del

10% dell'IRAP versata negli esercizi precedenti; per Euro 2.435 migliaia a crediti per imposte sul reddito (Euro 2.810 migliaia al 31 dicembre 2013); per Euro 1.125 migliaia (Euro 1.424 migliaia al 31 dicembre 2013) a crediti IVA e per Euro 855 migliaia (Euro 898 migliaia al 31 dicembre 2013) ad altri crediti fiscali.

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

Crediti verso altri (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
Crediti verso GSE per "certificati bianchi e verdi"	6.275	4.709
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	3.802	2.197
Crediti verso lo Stato per causa SEA / Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	3.070	3.715
Crediti verso compagnie assicurative	1.799	2.119
Credito verso lo Stato per contributi ex lege 449/85	1.389	1.425
Crediti per incassi vari	1.059	206
Crediti per dividendi da partecipate	209	14
Valori postali e bolli	59	35
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	29	55
Altri crediti	10.629	5.377
Fondo svalutazione crediti	(2.199)	(2.112)
Totale crediti verso altri	26.121	17.740

I crediti verso GSE per “certificati bianchi e verdi” comprendono i crediti vantati da SEA Energia verso il Gestore Servizi Energetici, per effetto della stima dei “certificati verdi” e “certificati bianchi” maturati nel corso del 2013 (pari a Euro 4.709 migliaia) e nel corso del primo semestre 2014 (pari a Euro 1.566 migliaia). Il credito verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a Euro 3.802 migliaia al 30 giugno 2014 (Euro 2.197 al 31 dicembre 2013), si riferisce principalmente a crediti verso il Fondo Volo e verso l’INPS per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per il Contratto di Solidarietà (in vigore da 1° gennaio 2014) a seguito di anticipi ai dipendenti per conto degli stessi enti.

Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conseguente alla sentenza della Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di *handling* per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute dalla Società, per Euro 3.070 migliaia al 30 giugno 2014 (Euro 3.715 migliaia al 31 dicembre 2013) è relativo alla posizione creditoria

residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi fino al 30 giugno 2014. Si ritiene che tali crediti siano recuperabili. I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85, pari a Euro 1.389 migliaia al 30 giugno 2014, sono riconducibili ai crediti vantati nei confronti dello Stato, in forza dell’“Accordo di Programma” definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004 nel quale è stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali da realizzare sullo scalo di Malpensa.

La voce “Altri crediti” si riferisce principalmente ai ratei e risconti attivi connessi a ricavi di competenza dell’esercizio e a costi di competenza di esercizi futuri. La voce comprende inoltre rimborsi, anticipi a fornitori, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori.

8.11 Cassa e disponibilità liquide

La tabella di seguito riepiloga l’ammontare della voce “Cassa e disponibilità liquide”:

Cassa e disponibilità liquide (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
Depositi bancari e postali	104.733	60.608
Denaro e valori in cassa	108	112
Totale	104.841	60.720

La liquidità disponibile al 30 giugno 2014 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per Euro 94.707 migliaia (Euro 50.614 migliaia al 31 dicembre 2013), depositi bancari non disponibili, a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi, per Euro 1.896 migliaia (Euro 1.864 migliaia al 31 dicembre 2013), un deposito vincolato all’azione esecutiva di pignoramento verso terzi per Euro 8.130 migliaia relativa alla causa promossa da Cascina Tre Pini – Quintavalle per il quale la Società ha ottenuto nel mese di agosto lo svincolo in seguito al positivo esito della Sentenza della Corte di Cassazione, denaro e valori in cassa per Euro 108 migliaia (Euro 112 migliaia al 31 dicembre 2013). Per ulteriori informazioni si rimanda inoltre a quanto ri-

portato nella Relazione sulla Gestione al paragrafo “Attività di finanza”.

8.12 Capitale sociale e riserve

Al 30 giugno 2014 il capitale sociale della SEA SpA ammonta a Euro 27.500 migliaia ed è costituito da 250.000.000 di azioni, pari a Euro 0,11 per azione. La movimentazione del patrimonio netto è riportata negli schemi di bilancio.

Si rimanda alla successiva *Nota* 8.14 per le motivazioni della significativa variazione della riserva utili/perdite attuariali.

8.13 Fondi rischi e oneri

La voce “Fondi rischi e oneri” si dettaglia come segue:

Fondi rischi e oneri (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	Accantonamenti/ incrementi	Utilizzi/ riclassifiche	Scioglimenti	al 30 giugno 2014
Fondo di ripristino e sostituzione	123.467	9.000	(3.145)	0	129.322
Fondo oneri futuri	63.644	25.959	(4.310)	(13.776)	71.517
Totale fondo per rischi e oneri	187.111	34.959	(7.455)	(13.776)	200.839

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell’IFRIC 12, pari a Euro 129.322 migliaia al 30 giugno 2014 (Euro 123.467 migliaia al 31 dicembre 2013), rappresenta la stima delle

quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che saranno effettuate negli esercizi futuri.

Fondi oneri futuri (importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2013	Accantonamenti/ incrementi	Utilizzi/ riclassifiche	Scioglimenti	al 30 giugno 2014
Accantonamenti in materia di lavoro	20.062	25.188	(3.366)	(588)	41.296
Contenziosi con appaltatori	600				600
Franchigie assicurative	4.384	680	(61)	(841)	4.162
Rischi fiscali	4.315		(10)		4.305
Fondo oneri futuri su partecipazioni	10.305			(10.305)	-
Fondi diversi	23.978	91	(873)	(2.042)	21.154
Totale fondi oneri futuri	63.644	25.959	(4.310)	(13.776)	71.517

La voce "Accantonamenti in materia di lavoro" ha registrato un incremento di Euro 25.188 migliaia, principalmente riconducibile ad oneri di ristrutturazione conseguenti alla prospettata cessazione dell'attività della controllata SEA Handling. L'apertura della procedura di liquidazione in data 9 giugno 2014 e la sopravvenuta possibilità di determinare l'onere di ristrutturazione del personale alla luce degli accordi sindacali finalizzati in data 15 luglio, implicano che la Relazione Finanziaria rifletta, ai sensi dello IAS 37 un accantonamento ai fondi per rischi ed oneri a fronte del citato onere di ristrutturazione del personale di SEA Handling; ciò, differentemente da quanto avvenuto in occasione della redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2013, in cui le incertezze sulle modalità di realizzazione della ristrutturazione, in particolare con riferimento alle modalità e numero di dipendenti ricollocati presso il nuovo gestore e SEA, determinava la non quantificabilità, in modo attendibile, della passività da sostenersi con conseguente decisione, ai sensi dello IAS 37, di non effettuare alcuno stanziamento ai fondi per rischi e oneri.

Alla data del 31 agosto 2014 è avvenuta la cessazione di n. 1.832 dipendenti (259 cessati al 31 luglio e 1.573 cessati al 31 agosto).

In particolare, a fronte di n. 1.773 dipendenti a cui viene proposta l'assunzione in Airport Handling SpA, n. 1.567 dipendenti hanno già sottoscritto la risoluzione consensuale del rapporto di lavoro con efficacia a decorrere dal 1° settembre 2014. Le rimanenti cessazioni con successiva assunzione in Airport Handling (n. 206 dipendenti) avverranno, come previsto dall'accordo, con decorrenza entro il 31 dicembre 2014.

Con riferimento alle previsioni del Verbale di Accordo SEA Handling del 15 luglio 2014 è stato stanziato nella voce "Accantonamenti in materia di lavoro" - a integrazione del trattamento di fine rapporto e delle competenze maturate alla data di cessazione in SEA Handling - un ulteriore ammontare a titolo di incentivo all'esodo (per i dipendenti soggetti alla risoluzione del rapporto di lavoro) di Euro 24.894 migliaia.

La liquidazione delle competenze TFR e incentivo avverrà a partire dal 30 settembre secondo scadenze mensili predefinite.

Il "Fondo oneri futuri su partecipazioni", relativo a SEA Handling, era stato accantonato nell'esercizio 2013, con l'obiettivo di allineare il valore dell'attivo netto, contribuito al consolidato dalla controllata, alla valutazione effettuata dagli Amministratori nel Bilancio Separato della Capogruppo in considerazione della riorganizzazione del settore dell'*handling* connessa alla revisione della struttura partecipativa esistente a seguito della decisione della Commissione UE in tema di asseriti Aiuti di Stato concessi dalla Capogruppo alla controllata SEA Handling. Nel primo semestre 2014 il fondo è stato rilasciato a seguito della consuntivazione della rilevante perdita di esercizio di SEA Handling connessa alla ristrutturazione del settore *handling*, che ha portato la Società in *deficit* patrimoniale dopo lo stanziamento del fondo incentivi all'esodo commentato precedentemente.

La voce dei "Fondi diversi" per Euro 21.154 migliaia al 30 giugno 2014 è composta nel modo seguente:

- Euro 6.775 migliaia per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti;
- Euro 5.498 migliaia per rischi riferiti allo stato delle cause per le azioni revocatorie pervenute alla Società e relative a compagnie aeree per le quali è stato dichiarato lo stato d'insolvenza;
- Euro 8.000 migliaia riferiti agli oneri scaturenti dai piani di zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi Decreti Ministeriali);
- Euro 881 migliaia per contenziosi con l'ENAV.

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione della presente comunicazione finanziaria, anche sulla base dei pareri dei consulenti che rappresentano il Gruppo nei contenziosi stessi, si ritiene che i fondi siano congrui a fronte delle passività potenziali emergenti.

8.14 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale è dettagliata come segue:

Fondi relativi ai dipendenti (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
Fondo iniziale	77.155	77.064
Costo del lavoro	6.845	12.347
(Proventi) / oneri finanziari	688	1.479
Utilizzi	(7.906)	(13.544)
Riclassifiche	(29.107)	-
(Utili) / perdite attuariali	3.216	(191)
Totale fondi relativi al personale	50.891	77.155

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.

La riclassifica del fondo TFR si riferisce alla controllata SEA Handling. L'importo di Euro 29.107 migliaia è stato riclassificato nella voce "Altri debiti" del capitale circolante in considerazione della aspettativa di liquidazione in data 1° settembre 2014, a tutti i dipendenti,

del trattamento di fine rapporto, a seguito della sottoscrizione nel mese di luglio 2014 dell'accordo con le organizzazioni sindacali volto a garantire il ricollocamento del personale di SEA Handling o a garantire un incentivo all'esodo al personale non ricollocato.

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate:

Principali assunzioni attuariali (*)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
Tasso annuo di attualizzazione	2,29%	3,17%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso annuo di incremento TFR	3,00%	3,00%

(*) Assunzioni desunte dalla relazione attuariale.

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice Iboxx 10+ Eurozone Corporate AA (2,29 al 30 giugno 2014 a fronte del 3,17% al 31 dicembre 2013) secondo le disposizioni dell'ESMA; tale riduzione ha determinato il significativo incremento della perdita attuariale, rilevata direttamente nel patrimonio netto, con conseguente incremento della passività.

Per completezza di informativa si segnala che, al 30 giugno 2014, la passività per trattamento di fine rapporto, determinata ai sensi dell'art 2120 del Codice Civile, è pari a Euro 49.260 milioni (Euro 79.001 milioni al 31 dicembre 2013).

8.15 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 30 giugno 2014 e al 31 dicembre 2013:

(importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014		al 31 dicembre 2013	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	68.924	224.397	69.112	389.783
Finanziamenti a breve termine	25.089	-	76.959	-
Debiti verso obbligazionisti	-	296.977	-	-
Fair value derivati	-	12.656	-	10.210
Debiti verso banche	94.013	534.030	146.071	399.993
Debiti per <i>leasing</i>	1.070	907	1.028	1.368
Debiti verso altri finanziatori	1.070	907	1.028	1.368
Totale passività correnti e non correnti	95.082	534.937	147.099	401.361

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo a fine giugno 2014 è costituito quasi esclusivamente da indebitamento a medio-lungo termine, di cui oltre la metà è rappresentato dall'emissione obbligazionaria "SEA 3 1/8 2014-2021", e la restante parte, per oltre l'80%, da finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui oltre il 60% con scadenza superiore a 5 anni) e, per la quota residua, da raccolta bancaria (in scadenza nei prossimi 12 mesi).

L'indebitamento bancario a breve termine è rappresentato dall'utilizzo di linee *uncommitted* in relazione alle esigenze di copertura dei fabbisogni di cassa della gestione operativa.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo determinato al 30 giugno 2014 e al 31 dicembre 2013:

Indebitamento finanziario netto (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
A. Disponibilità liquide	(104.841)	(60.720)
B. Altre disponibilità liquide		0
C. Titoli detenuti per la negoziazione		0
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	(104.841)	(60.720)
E. Crediti finanziari	0	0
F. Debiti finanziari correnti	25.089	76.959
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	68.924	69.112
H. Altri debiti finanziari correnti	1.070	1.028
I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)	95.082	147.099
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)	(9.758)	86.379
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	224.397	389.783
L. Obbligazioni emesse	296.977	0
M. Altri debiti finanziari non correnti	13.562	11.578
N. Debiti e altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)	534.937	401.361
O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N)	525.178	487.740

A fine giugno 2014 l'indebitamento finanziario netto, pari a Euro 525.178 migliaia, registra un incremento di Euro 37.438 migliaia rispetto a fine 2013, in cui toccava Euro 487.740 migliaia.

Sulla dinamica del livello di indebitamento finanziario netto hanno influito una serie di fattori, fra cui:

- l'emissione di un Prestito Obbligazionario per Euro 300 milioni che ha consentito:
 - i. il rimborso anticipato di Euro 150 milioni di finanziamenti in scadenza nel biennio 2014-2015 (il cui tasso di interesse medio si attestava a 4,84%);
 - ii. l'estinzione dell'utilizzo di linee *uncommitted* a vista per Euro 52.075 migliaia, finalizzate alla copertura dei fabbisogni di fine 2013 e caratterizzate da significativa flessibilità in vista dell'emissione del *bond*;
- la prosecuzione dell'ammortamento di una parte dei finanziamenti da raccolta BEI (nel semestre le quote capitali rimborsate sono state pari a Euro 8.206 migliaia) e dei finanziamenti SEA Energia (con rimborsi per Euro 9.208 migliaia);
- la variazione del *fair value* dei derivati per Euro 1.617 migliaia, su cui incide l'andamento in ulteriore discesa della curva attesa dei tassi, nonché quella dei ratei passivi sull'indebitamento finanziario, su cui ha influito la diversa configurazione del debito di Gruppo, conseguente all'operazione di ridefinizione della struttura finanziaria dello stesso;
- l'incremento della liquidità di Gruppo, attestatasi a

Euro 104.841 migliaia (Euro 60.720 migliaia a fine 2013), e prevalentemente connessa all'emissione obbligazionaria di aprile, investita in conti correnti di tesoreria, che garantiscono una significativa redditività.

La ridefinizione della struttura finanziaria del Gruppo SEA effettuata nell'aprile 2014 ha portato all'emissione di un *bond* e alla sottoscrizione di una nuova linea RCF.

Bond

Il Prestito Obbligazionario emesso da SEA in data 17 aprile 2014 – denominato SEA 3 1/8 2014-2021 – di controvalore pari a Euro 300 milioni è caratterizzato dai seguenti principali elementi:

- a) tipo di obbligazioni: *senior, unsecured*, non convertibili, di taglio minimo pari a Euro 100 mila e rivolte esclusivamente a investitori qualificati e istituzionali;
- b) prezzo di emissione: alla pari;
- c) tasso di interesse: fisso, pari al 3,125% per anno, con cedola annuale;
- d) quotazione: mercato regolamentato gestito dalla Borsa dell'Irlanda;
- e) durata: 7 anni, con rimborso in unica soluzione alla scadenza, salve talune ipotesi di rimborso anticipate previste nel regolamento del Prestito, e allineate alla prassi di mercato;
- f) *covenant*: allineati alla prassi di mercato, fra cui si segnala il seguente: la *Limitation of Indebtness*

ovvero la necessità da parte della Società di mantenere il rapporto Posizione Finanziaria Netta/EBITDA al valore massimo di 3,8, livello pienamente *investment grade*. Si precisa che tale *covenant* non sarà più utilizzabile ove la Società ottenga un giudizio di *rating* ufficiale di tipo *investment grade*.

Linea RCF

La linea RCF da Euro 260 milioni sottoscritta il 9 aprile 2014 – denominata linea *revolving* Medio-banca/BNP Paribas 2014-2019 – può essere utilizzata per la copertura delle esigenze finanziarie ordinarie del Gruppo SEA e per rifinanziare gli utilizzi di altri finanziamenti in essere. La linea è soggetta a *covenant* di mercato, fra cui il mantenimento del rapporto Posizione Finanziaria Netta/EBITDA sui livelli richiesti dall'emissione obbligazionaria SEA 3 1/8 2014-2021. Si precisa che alcuni finanziamenti prevedono obbli-

ghi di mantenimento di specifici indici finanziari (*covenant*), riferiti alla capacità del Gruppo SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie e dei crediti vantati verso lo Stato) mediante il risultato della gestione corrente.

Allo stato attuale il Gruppo SEA non è a conoscenza dell'esistenza di situazioni di *default* connesse ai finanziamenti in essere né della violazione di alcuno dei *covenant* sopra citati. Per ulteriori informazioni in merito si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo".

Il debito per *leasing* finanziario è principalmente relativo alle apparecchiature radiogene.

Nella seguente tabella è riportata la riconciliazione tra il debito per locazione finanziaria e i canoni di *leasing* da pagare al 30 giugno 2014:

(importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014
Canoni di locazione fino a scadenza contratto	2.089
Interessi impliciti	(284)
Valore attuale dei canoni fino a scadenza contratto	1.805
Importi per fatture non pagate	171
Totale debiti per <i>leasing</i> (corrente e non corrente)	1.976

8.16 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali:

Debiti commerciali (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
Debiti verso fornitori	149.686	159.978
Acconti	12.025	2.937
Debiti verso imprese collegate	3.422	2.952
Totale debiti commerciali	165.133	165.867

I debiti verso fornitori (che includono debiti per fatture da ricevere per Euro 65.383 migliaia al 30 giugno 2014 ed Euro 83.181 migliaia al 31 dicembre 2013) si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all'attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti del Gruppo.

I debiti per acconti al 30 giugno 2014, pari a Euro 12.025 migliaia (Euro 2.937 migliaia al 31 dicembre 2013) sono aumentati principalmente per effetto: *i*) dell'incasso ricevuto a seguito della sentenza n. 12778/2013 emessa dal Tribunale di Milano nell'ambito del contenzioso instaurato da SEA contro l'Agenzia delle Dogane per l'indebita occupazione degli spazi siti nel sedime aeroportuale degli scali per il periodo compreso da settembre 2001 a ottobre 2013 (inclusi); *ii*) del contributo ricevuto dall'Unione Europea per la costruzione della stazione ferroviaria del Terminal 2 di Malpensa.

I debiti verso le società collegate sono dovuti a prestazioni di servizi e oneri diversi.

8.17 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a Euro 67.539 migliaia al 30 giugno 2014 (Euro 57.707 migliaia al 31 dicembre 2013), sono costituiti principalmente dall'addizionale sui diritti di imbarco istituita dalle Leggi n. 166/2008, n. 350/2003, n. 43/2005 e n. 296/2006 per Euro 54.394 migliaia (Euro 47.146 migliaia al 31 dicembre 2013), dal debito IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo per Euro 5.215 migliaia (Euro 6.110 migliaia al 31 dicembre 2013), dal debito per imposte dirette per Euro 3.584 migliaia (Euro 1.947 migliaia al 31 dicembre 2013), dal debito IVA per Euro 3.007 migliaia al 30 giugno 2014 (Euro 2.096 migliaia al 31 dicembre 2013) e da altri debiti di natura fiscale per Euro 1.340 migliaia (Euro 408 migliaia al 31 dicembre 2013).

8.18 Altri debiti correnti

La tabella di seguito dettaglia la voce “Altri debiti correnti”:

Altri debiti correnti (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	17.971	18.172
Debiti verso altri	131.487	93.110
Totale altri debiti correnti	149.458	111.282

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

Debiti verso altri (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
Servizi antincendio aeroportuali	37.463	34.374
Fondo TFR SEA Handling	29.107	-
Altri debiti diversi	22.011	20.151
Debiti verso i dipendenti per competenza maturate	19.371	15.653
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	10.728	10.937
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	7.073	7.771
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	1.613	147
Debiti v/A2A per “certificati verdi”	1.470	1.050
Depositi cauzionali di terzi	1.124	1.296
Debiti verso altri per tratt c/dip.	513	588
Debiti v/ministero per quote CO ₂	457	493
Debiti vs Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	406	500
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	88	69
Debito verso azionisti per dividendi	63	81
Totale debiti verso altri	131.487	93.110

Relativamente al debito a carico del Gruppo per servizi antincendio aeroportuali, si rileva che in data 16 gennaio 2013, è stato notificato a SEA, su richiesta del Ministero dell’Interno e del Ministero dell’Economia e delle Finanze, il Decreto ingiuntivo emesso dal Tribunale di Milano per intimare il pagamento dell’importo di Euro 10.658 migliaia; la Società si è opposta e il Giudizio risulta essere pendente. Si precisa che sulla tematica in oggetto risultano pendenti sia il ricorso promosso nel 2009 dinanzi al TAR del Lazio per la richiesta di annullamento della nota con cui ENAC aveva comunicato la determinazione delle quote di contribuzione a carico di ciascuna società di gestione aeroportuale, sia la causa

promossa nel 2012 presso il Tribunale Civile di Roma al fine di ottenere l’accertamento dell’inesistenza dell’obbligo giuridico di versare tale contributo.

La voce “Fondo TFR SEA Handling” si riferisce alla riclassifica descritta nella *Nota 8.14 “Fondi relativi al personale”*.

La voce “Altri debiti diversi”, pari a Euro 22.011 migliaia al 30 giugno 2014 (Euro 20.151 migliaia al 31 dicembre 2013), si riferisce principalmente ai risconti passivi clienti connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

9. Note al Conto Economico

9.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per i periodi chiusi al 30 giugno 2014 e 2013.

Ricavi di gestione per <i>Business Unit</i> (importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013
<i>Aviation</i>	187.667	175.477
<i>Non Aviation</i>	96.960	84.462
<i>Handling</i>	47.554	47.497
Energia	6.594	11.769
Totale ricavi di gestione	338.775	319.205

Nei primi sei mesi del 2014 i ricavi di gestione si attestano a Euro 338.775 migliaia, in aumento del 6,1% rispetto ai primi sei mesi del 2013. I ricavi di gestione includono ricavi *Aviation*, ricavi *Non Aviation*, ricavi di *Handling* e ricavi per Energia e ricavi per Aviazione Generale, quest'ultimi derivanti dalle società ATA Ali Servizi SpA e Ali Trasporti Aerei ATA SpA (Nota 2.3).

Come meglio riportato in Relazione sulla Gestione i ricavi del semestre includono Euro 7.954 relativi *business* Aviazione Generale.

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *Aviation* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione <i>Aviation</i> (importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013
Diritti e infrastrutture centralizzate	156.315	142.166
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	23.995	21.866
Utilizzo spazi in regime regolamentato	7.357	5.681
Devoluzione gratuita cespiti	-	4.800
Altri	-	963
Totale ricavi di gestione <i>Aviation</i>	187.667	175.477

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *Non Aviation* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione <i>Non Aviation</i> (importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013
<i>Retail</i>	36.099	35.197
Parcheggi	27.979	22.213
Spazi cargo	5.537	5.704
Servizi e altri ricavi	27.345	21.347
Totale ricavi di gestione <i>Non Aviation</i>	96.960	84.462

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *Retail* suddiviso per tipologia.

Ricavi <i>retail</i> (importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013
<i>Shops</i>	18.343	17.778
<i>Food & Beverage</i>	7.573	7.895
<i>Car rental</i>	6.507	5.878
Banche	3.676	3.646
Totale <i>retail</i>	36.099	35.197

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione Energia suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione Energia (importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013
Vendita energia elettrica	4.014	9.064
Vendita energia termica	1.164	1.305
Altri ricavi e servizi	1.416	1.400
Totale ricavi di gestione Energia	6.594	11.769

9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da Euro 35.092 migliaia al 30 giugno 2013 a Euro 32.965 migliaia al 30 giugno 2014, con un decremento del 6,1%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark up* del 6% rappresentativo della remunerazione dei costi in-

terni per attività di direzione lavori e progettazione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

9.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro:

Costi del lavoro (importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013
Salari, stipendi e oneri sociali	122.899	115.702
Trattamento fine rapporto	6.845	6.051
Altri costi del lavoro	32.616	5.275
Totale	162.360	127.028

Nei primi sei mesi del 2014, il costo del lavoro del Gruppo è aumentato di Euro 35.332 migliaia (+27,8%) rispetto al 30 giugno 2013, passando da Euro 127.028 migliaia a Euro 162.360 migliaia. Ciò risente principalmente dei costi, pari a Euro 24.894 migliaia, registrati nel primo semestre 2014 tra gli "Altri costi del lavoro" e relativi agli oneri di ristrutturazione conseguenti alla prospettata cessazione dell'attività della controllata SEA Handling, nell'ambito delle attività di riorganizzazione dell'*handling*.

La voce "Salari, stipendi e oneri sociali" ha registrato un incremento di Euro 7.197 migliaia (+6,2%). Tale variazione risente principalmente di minori benefici derivanti dal ricorso agli ammortizzatori sociali, che

ammontano a Euro 4.858 migliaia al 30 giugno 2014 (pari a 248 mila ore di CIGS e Contratto di Solidarietà) e a Euro 9.846 migliaia al 30 giugno 2013 (pari a 533 mila ore di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria), cui si aggiunge un incremento del numero medio di dipendenti *Full Time Equivalent*, passato da 4.766 al 30 giugno 2013 a 4.776 al 30 giugno 2014, già comprensivo dell'organico di 85 unità derivante dall'inclusione nell'area di consolidamento delle società ATA Ali Servizi SpA e Ali Trasporti Aerei ATA SpA (Nota 2.3).

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti (*Full Time Equivalent*) per categoria nel primo semestre 2014 e nel primo semestre 2013.

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)	1° semestre 2014	%	1° semestre 2013	%
Dirigenti	60	1%	58	1%
Quadri	294	6%	294	6%
Impiegati	2.710	57%	2.713	57%
Operai	1.712	36%	1.701	36%
Totale dipendenti	4.776	100%	4.766	100%

9.4 Materiali di consumo

La voce relativa ai “Materiali di consumo” è rappresentabile dalla tabella di seguito.

Costi per materiali di consumo (importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	22.458	27.031
Variazione delle rimanenze	333	464
Totale	22.791	27.494

Al 30 giugno 2014, i costi per materiali di consumo hanno registrato un decremento di Euro 4.703 migliaia (-17,1%) rispetto al corrispondente periodo del 2013, passando da Euro 27.494 migliaia a Euro 22.791 migliaia, per effetto principalmente di minori costi per l'acquisto del metano utilizzato nella produzione di energia elet-

trica della controllata SEA Energia e di minori costi per acquisti per scorta della Capogruppo SEA.

9.5 Altri costi operativi

La tabella relativa agli “altri costi operativi” è la seguente:

Altri costi operativi (importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013
Costi commerciali	20.900	20.561
Canoni pubblici	14.329	13.414
Costi di manutenzione ordinaria	13.690	14.771
Pulizia e <i>outsourcing</i> pulizie di cabina	8.608	8.446
Altri costi operativi	6.876	6.124
Servizi professionali	5.673	4.244
Oneri tributari	4.041	3.037
Utenze e spese di vigilanza	2.934	3.342
Costi per l'utilizzo spazi parcheggi Bergamo	2.858	
Canoni <i>hardware</i> e <i>software</i> e affitti passivi	2.642	2.679
Noleggi di attrezzature e autoveicoli	2.278	1.638
Minusvalenze su beni patrimoniali	2.168	639
Assicurazioni	1.524	1.529
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	731	637
Prestazione per assistenza disabili	397	587
Totale altri costi operativi	89.649	81.648

Nei primi sei mesi del 2014, gli altri costi operativi sono aumentati di Euro 8.001 migliaia rispetto ai primi sei mesi del 2013 (+9,8%), passando da Euro 81.648 migliaia a Euro 89.649 migliaia.

L'incremento netto di Euro 8.001 migliaia è principalmente dovuto a:

- costi per l'utilizzo degli spazi per i parcheggi di Bergamo per Euro 2.858 migliaia al 30 giugno 2014, non presenti nel primo semestre 2013, in quanto l'attività di gestione da parte di SEA dei parcheggi di Orio al Serio ha avuto inizio nel 2014;

- maggiori minusvalenze su beni patrimoniali registrate nel primo semestre 2014 per Euro 1.529 migliaia;
- maggiori costi per servizi professionali registrati nei primi 6 mesi del 2014 per Euro 1.429 migliaia;
- maggiori oneri tributari per Euro 1.004 migliaia;
- maggiori costi per canoni pubblici per Euro 915 migliaia;
- maggiori costi per noleggio di attrezzature e autoveicoli per Euro 640 migliaia;
- minori costi di manutenzione ordinaria per Euro 1.081 migliaia.

9.6 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa agli accantonamenti e svalutazioni è dettagliabile come segue:

Accantonamenti e svalutazioni (importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013
Svalutazione dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	12.872	8.965
Scioglimento fondo svalutazione crediti	(9.399)	(5.011)
Accantonamenti / (scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	(12.716)	1.292
Svalutazione beni immobili	604	
Totale accantonamenti e svalutazioni	(8.639)	5.247

Nei primi sei mesi del 2014, gli accantonamenti e svalutazioni si decrementano di Euro 13.886 migliaia rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, passando da Euro +5.247 migliaia al 30 giugno 2013 a Euro -8.639 migliaia al 30 giugno 2014.

Le svalutazioni nette dei crediti pari a Euro 3.473 migliaia al 30 giugno 2014 si decrementano di Euro 481 migliaia rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, per effetto di maggiori scioglimenti avvenuti nei primi sei mesi del 2014 per Euro 4.388 migliaia solo in parte compensati da maggiori accantonamenti eseguiti per Euro 3.907 migliaia, in continuità con gli esercizi precedenti, per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

Gli accantonamenti netti ai fondi oneri futuri, pari ad

un valore di Euro positivo di 12.716 migliaia al 30 giugno 2014 (negativo di Euro 1.292 migliaia al 30 giugno 2013), risentono principalmente dello scioglimento per Euro 10.305 migliaia del fondo oneri su partecipazioni relativo a SEA Handling, per il cui commento si rimanda alla *Nota* 8.13.

9.7 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da Euro 32.393 migliaia nei primi sei mesi del 2013 a Euro 30.970 migliaia nei primi sei mesi del 2014.

Questi rappresentano, ai sensi dell'IFRIC 12, il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

9.8 Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione (importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	(9.000)	(10.397)

Gli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione pari a Euro 9.000 migliaia al 30 giugno 2014 e a Euro 10.397 migliaia al 30 giugno 2013 accolgono

gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture in concessione.

9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti (importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	19.469	16.108
Ammortamento immobilizzazioni materiali e investimenti immobiliari	9.472	9.109
Totale ammortamenti	28.941	25.216

Nei primi sei mesi del 2014 gli ammortamenti si incrementano di Euro 3.725 migliaia rispetto al corrispondente periodo del 2013 (+14,8%), passando da Euro 25.216 migliaia a Euro 28.941 migliaia.

L'andamento degli ammortamenti nei periodi consi-

derati riflette il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dal Gruppo, non superiore comunque alla durata della concessione.

9.10 Proventi e oneri da partecipazioni

La tabella di seguito dettaglia i proventi ed oneri da partecipazioni:

Proventi (oneri) da partecipazioni (importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013
SACBO SpA	146	2.009
Dufrital SpA	935	833
Disma SpA	174	98
Malpensa Logistica Europa SpA	39	(24)
SEA Services Srl	73	56
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	1.367	2.973
Altri proventi da partecipazioni	-	14
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	1.367	2.986

Nei primi sei mesi del 2014 i proventi netti da partecipazioni si decrementano di Euro 1.619 migliaia, passando da Euro 2.986 migliaia al 30 giugno 2013 a Euro 1.367 migliaia al 30 giugno 2014.

9.11 Proventi e oneri finanziari

La voce dei "Proventi e oneri finanziari" risulta dettagliabile come segue:

Proventi (oneri) finanziari (importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013
Utili su cambi	3	3
Altri proventi finanziari	753	519
Totale proventi finanziari	756	522
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(7.323)	(5.782)
Commissioni su finanziamenti	(4.417)	(1.680)
Perdite su cambi	(11)	(6)
Altri interessi passivi:	(2.103)	(2.298)
- oneri finanziari su TFR	(687)	(1.127)
- oneri finanziari su <i>leasing</i>	(158)	(209)
- oneri finanziari su derivati	(1.389)	(1.458)
Altri	131	496
Totale oneri finanziari	(13.854)	(9.766)
Totale proventi (oneri) finanziari	(13.098)	(9.244)

Gli oneri finanziari netti, a fine giugno 2014, ammontano a Euro 13.098 migliaia, in aumento di Euro 3.854 migliaia rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Tale variazione è stata determinata da alcuni fattori connessi all'operazione di ridefinizione della struttura finanziaria del Gruppo conclusa in aprile 2014, la quale, pur comportando una riduzione del costo medio dell'indebitamento finanziario di Gruppo, a seguito del connesso incremento del debito lordo, ha prodotto maggiori interessi passivi di periodo per Euro 1.541 migliaia. Inoltre, tale operazione ha generato commissioni di emissione associate al nuovo *fundraising* per Euro 622 migliaia, parte dell'incremento compless-

sivo di Euro 2.737 migliaia registrato dalle commissioni su finanziamenti. Su tale andamento ha influito la chiusura anticipata della gran parte dei finanziamenti in scadenza nel biennio 2014-2015, imponendo la contabilizzazione nel primo semestre 2014 della totalità dei costi residui di emissione dei finanziamenti rimborsati (precedentemente distribuiti secondo la durata contrattuale degli stessi finanziamenti).

Nel medesimo periodo i proventi finanziari sono aumentati di oltre Euro 234 migliaia, anch'essi a seguito della maggiore disponibilità di cassa derivante dall'operazione di emissione del *bond*, nonostante la significativa discesa del livello dei tassi rispetto al primo semestre del 2013.

9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce "Imposte":

Imposte (importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	1° semestre 2013
Imposte correnti	22.019	14.947
Imposte differite	(16.320)	338
Totale	5.699	15.285

Nei primi sei mesi del 2014 le imposte si decrescono di Euro 9.586 migliaia, passando da Euro 15.285 migliaia al 30 giugno 2013 a Euro 5.699 migliaia al 30 giugno 2014.

Di seguito si evidenzia la riconciliazione tra l'aliquota ordinaria effettiva e quella teorica:

(importi in migliaia di Euro)	1° semestre 2014	Tax rate	1° semestre 2013	Tax rate
Utile prima delle imposte	24.937		38.616	
Imposte sul reddito teoriche	6.858	27,5%	10.620	27,5%
Effetto fiscale differenze permanenti	334	1,3%	(854)	-2,2%
IRAP	5.847	23,4%	6.154	15,9%
Altro	(7.340)	-29,4%	(635)	-1,6%
Totale	5.699	22,9%	15.285	39,6%

10. Risultato per azione

Il risultato base per azione è calcolato dividendo l'utile netto del periodo attribuibile al Gruppo per la media ponderata del numero delle azioni ordinarie in circolazione nel periodo. In relazione al risultato netto diluito per azione, non essendo stati emessi strumenti partecipativi del capitale sociale della Capogruppo, la media ponderata delle azioni in circolazione è la medesima utilizzata per la determinazione dell'utile base per azione.

Pertanto il risultato base per azione al 30 giugno 2014 risulta pari a Euro 0,08 (risultato netto di periodo

Euro 19.239 migliaia /n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 30 giugno 2013 è pari a Euro 0,09 per azione (risultato netto di periodo Euro 23.330 migliaia /n. azioni in circolazione 250.000.000).

11. Transazioni con le parti correlate

Nella seguente tabella sono riportati i saldi patrimoniali ed economici con parti correlate al 30 giugno 2014 e per il periodo di sei mesi chiuso alla stessa data, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti del Gruppo con parti correlate	al 30 giugno 2014			
(importi in migliaia di Euro)	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
Partecipazioni in imprese collegate				
SACBO	706	815	3.851	3.358
Dufrital	5.584	546	10.818	
Malpensa Logistica Europa	1.068	1.117	2.035	12
SEA Services	605	860	1.057	1.146
Disma	279	84	139	
Totale parti correlate	8.242	3.422	17.900	4.516
Totale voce di bilancio	142.872	165.133	338.775	266.161
% sul totale voce di bilancio	5,8%	2,1%	5,3%	1,7%

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con parti correlate per il periodo chiuso al 30 giugno 2014, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con parti correlate				al 30 giugno 2014	
(importi in migliaia di Euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività operativa	(1.560)		(1.560)	14.525	-10,7%
B) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di investimento	1.697		1.697	(40.010)	-4,2%
C) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di finanziamento				69.606	0,0%

Le transazioni con le parti correlate, nel periodo chiuso al 30 giugno 2014, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);

- fornitura da parte di SEA Energia di energia elettrica a SACBO e Dufrital.

Le operazioni sopra elencate rientrano nella gestione ordinaria del Gruppo e sono effettuate a valori di mercato.

Di seguito sono riportati i corrispondenti dati comparativi:

(importi in migliaia di Euro)	Rapporti del Gruppo con parti correlate		al 31 dicembre 2013		al 30 giugno 2013	
	Crediti commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)		
Partecipazioni in imprese collegate						
SACBO	685		429	1		
Dufrital	2.041	442	12.174	20		
Malpensa Logistica Europa	2.019	1.323	2.032			
SEA Services	1.334	1.088	969	917		
Disma	134	98	127			
Totale parti correlate	6.212	2.952	15.731	938		
Totale voce di bilancio	118.095	165.867	319.205	241.417		
% sul totale voce di bilancio	5,3%	1,78%	4,93%	0,39%		

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con parti correlate				al 31 dicembre 2013	
(importi in migliaia di Euro)	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività operativa	(234)		(234)	128.257	-0,2%
B) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di investimento	1.717		1.717	(101.220)	-1,7%
C) <i>Cash flow</i> derivante dall'attività di finanziamento				(20.657)	0,0%

12. Altri rapporti con parti correlate

Non si segnalano altri rapporti con parti correlate nei primi sei mesi del 2014.

13. Compensi Amministratori

I compensi corrisposti dalla Società e/o dalle altre società del Gruppo, a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma, per il periodo chiuso al 30 giugno 2014 per il Consiglio di Amministrazione sono pari a 557 migliaia di Euro.

14. Compensi al Collegio Sindacale

Nel periodo chiuso al 30 giugno 2014 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a Euro 174.

15. Impegni e garanzie

15.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per Euro 57.113 migliaia al 30 giugno 2014 (Euro 64.114 migliaia al 31 dicembre 2013), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato:

Dettaglio impegni per progetto (importi in migliaia di Euro)	al 30 giugno 2014	al 31 dicembre 2013
R.T.I. CEFLA SOC.COOP./GRUPPO P.S.	25.951	3.686
R.T.I. TADDEI/GEMMO/MONTAGNA	15.135	33.527
R.T.I. CODELFA SPA /COVER CONTRACT	4.078	18.034
ITINERA SPA	3.592	-
R.T.I. /CONS.COSTR.INFRAS	3.428	-
COVER CONTRACT SRL	3.201	-
R.T.I. GEMMO SPA/ELETTROMECCANIC	1.448	5.228
SIEMENS POSTAL, PARCEL & AIRPORT LOGISTIC	280	3.639
Totale	57.113	64.114

15.2 Garanzie

Le garanzie reali, pari a Euro 2.033 migliaia al 30 giugno 2014 sono relative al pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEL.

Al 30 giugno 2014, le fideiussioni a favore di altri sono costituite da:

- fideiussione emessa da un *pool* di primarie assicurazioni a favore di ENAC pari a Euro 20.900 migliaia come garanzia del canone concessorio;
- fideiussione di Euro 7.500 migliaia alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fideiussione di Euro 4.000 migliaia a favore del Ministero della Difesa per l'utilizzo da parte di SEA di terreni di proprietà del predetto Ministero in seguito al rifacimento della viabilità per l'apertura del nuovo parcheggio multipiano dell'Aeroporto di Milano Linate. Tale garanzia rientra nell'accordo tecnico che SEA ha sottoscritto il 4 giugno 2009 con il Ministero della Difesa e con l'ENAC nel quale viene

stabilito che il Ministero della Difesa cede a ENAC alcuni immobili demaniali non più di interesse militare situati a ridosso degli Aeroporti di Milano. SEA, avendo la necessità di utilizzare tali beni per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti, acquisisce la concessione in uso degli stessi fino al 2041 dietro la realizzazione di una serie di opere a favore del Ministero della Difesa per un ammontare pari a Euro 25.900 migliaia;

- fideiussione di Euro 2.000 migliaia a favore di SACBO a garanzia della gestione dei parcheggi dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio;
- fideiussione di Euro 343 migliaia a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;
- fideiussione di Euro 949 migliaia della controllata SEA Energia a favore di Terna SpA a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica;
- fideiussione di Euro 554 migliaia della controllata SEA Energia a favore di Enel Distribuzione per il trasporto dell'energia elettrica;
- Euro 1.294 migliaia per altre fideiussioni minori.

16. Stagionalità

Il *business* del Gruppo è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sottolinea inoltre come le attività relative all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate siano per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità, in virtù del diverso profilo della clientela indiretta (i.e. *leisure* vs. *business*). Tale caratteristica consente di limitare i picchi di stagionalità quando si adotti una prospettiva consolidata alle dinamiche operative e finanziarie del sistema aeroportuale nel suo complesso.

17. Transazioni derivanti da operazioni non ricorrenti

Nel corso dei primi 6 mesi dell'esercizio 2014, si segnala che il Gruppo ha rilevato maggiori oneri non ricorrenti per Euro 25.188 migliaia a seguito della ristrutturazione conseguente alla prospettata cessazione dell'attività della controllata SEA Handling e alla ristrutturazione del settore *handling*. L'effetto economico di tali maggiori oneri risulta in parte attenuato da stanziamenti effettuati in esercizi precedenti nel contesto delle valutazioni di *impairment test* delle attività *handling*, ed ammontanti a Euro 10.305 migliaia.

Si rimanda inoltre alla Relazione sulla Gestione per la quantificazione degli effetti non ricorrenti sui ricavi e sull'EBITDA derivanti dal temporaneo trasferimento del traffico di Orio al Serio a Malpensa in concomitanza con i lavori di rifacimento della pista di Bergamo; infine, si rimanda alla Nota 9.11 – Proventi e oneri finanziari per la stima dell'onere finanziario integrativo derivante dalla chiusura anticipata di finanziamenti, nel contesto della ristrutturazione del debito finanziario descritta nella Nota 8.15 – Passività finanziarie correnti e non correnti e conseguente addebito al Conto Economico degli oneri accessori ai finanziamenti cessati.

18. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nel corso del periodo chiuso al 30 giugno 2014 e al 30 giugno 2013 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

19. Altre informazioni

In data 7 maggio 2014 l'assemblea della Capogruppo SEA ha deliberato la distribuzione di dividendi per Euro 26.450 migliaia relativi all'utile dell'esercizio

2013, il cui pagamento è avvenuto nel mese di giugno 2014.

20. Passività potenziali e contenzioso

Si segnala che per il vettore New Livingston, nei confronti del quale il Gruppo SEA vanta crediti, a partire dal 27 giugno è stato adottato il provvedimento di cui all'art. 802 del Codice della Navigazione per il pagamento anticipato dei diritti aeroportuali maturandi. Il vettore ha fatto richiesta di ammissione alla procedura di concordato preventivo con riserva. Il Tribunale ha fissato il termine del 15.10.2014 per la presentazione da parte di New Livingston del piano concordatario ai creditori.

Per l'aggiornamento dettagliato sul procedimento della Commissione europea per Aiuti di Stato nei confronti di SEA Handling con indicazione delle iniziative sul fronte giudiziario e stragiudiziario si rimanda alla sezione fattori di rischio della Relazione sulla Gestione.

Canoni Vigili del Fuoco

La causa civile avanti il Tribunale di Roma, avente ad oggetto l'accertamento dell'inesistenza dell'obbligo a versare il contributo ex Legge 296/2006 e richiesta restituzione somme versate al fondo VVF è rinviata per precisazione delle conclusioni al 9.4.2015. Il Decreto ingiuntivo emesso dal Tribunale di Milano a favore dei Vigili del Fuoco per l'importo di Euro 10,5 milioni, è stato revocato per continenza con il giudizio sopra citato, instaurato in precedenza. Il ricorso in via amministrativa promosso da SEA per annullamento nota ENAC 31.07.2009: "determinazione delle quote di contributo relative al fondo per il servizio soccorso antincendio" è pendente avanti il TAR Lazio, in attesa fissazione udienza di merito.

21. Attività potenziali

Con riferimento all'esito della Causa civile SEA / Quintavalle - Cascina Tre Pini, la Corte di Cassazione, in accoglimento delle tesi sostenute da SEA, ha accolto le domande formulate da SEA nel giudizio di appello, ossia la richiesta di assoluzione di SEA da ogni responsabilità risarcitoria/indennitaria e la domanda di restituzione di quanto corrisposto agli attori in forza della sentenza di merito (circa Euro 2 milioni), successivamente incassato nel mese di agosto. Tale attività potenziale non risulta riconosciuta nel Conto Economico in applicazione dello IAS 37.

22. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura del periodo

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Pietro Modiano

Relazione di certificazione



Deloitte & Touche S.p.A.
Via Tortona, 25
20144 Milano
Italia
Tel: +39 02 83322111
Fax: +39 02 83322112
www.deloitte.it

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE SULLA REVISIONE CONTABILE LIMITATA DEL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

Agli Azionisti di S.E.A. - Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.

1. Abbiamo effettuato la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata, del conto economico consolidato complessivo e del prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note esplicative, di S.E.A. Società Esercizi Aeroportuali S.p.A. (“Società” o “SEA S.p.A.”) e sue controllate (“Gruppo SEA”) al 30 giugno 2014. La responsabilità della redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l’informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall’Unione Europea, compete agli Amministratori della Società. E’ nostra la responsabilità della redazione della presente relazione in base alla revisione contabile limitata svolta.
2. Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla CONSOB con Delibera n. 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata è consistita principalmente nella raccolta di informazioni sulle poste del bilancio consolidato semestrale abbreviato e sull’omogeneità dei criteri di valutazione, tramite colloqui con la direzione della Società, e nello svolgimento di analisi di bilancio sui dati contenuti nel predetto bilancio consolidato. La revisione contabile limitata ha escluso procedure di revisione quali sondaggi di conformità e verifiche o procedure di validità delle attività e delle passività ed ha comportato un’estensione di lavoro significativamente inferiore a quella di una revisione contabile completa svolta secondo gli statuiti principi di revisione. Di conseguenza, diversamente da quanto effettuato sul bilancio consolidato di fine esercizio, non esprimiamo un giudizio professionale di revisione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Per quanto riguarda i dati relativi al bilancio consolidato dell’esercizio precedente ed al bilancio consolidato semestrale abbreviato dell’anno precedente, presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alle nostre relazioni rispettivamente emesse in data 15 aprile 2014 e 1 agosto 2013.

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova
Palermo Parma Roma Torino Treviso Verona

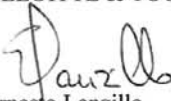
Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano - Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 1720239
Partita IVA: IT 03049560166

Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

3. Sulla base di quanto svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo SEA al 30 giugno 2014 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.
4. Per una migliore comprensione del bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo SEA al 30 giugno 2014 si rimanda alla relazione sulla gestione, ed in particolare ai paragrafi "Continuità aziendale" del settore *handling* e "Fattori di rischio - Decisione della Commissione Europea del 19.12.2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling", nonché alla nota 8.13. "Fondi rischi ed oneri" delle note esplicative per le considerazioni svolte dagli Amministratori (i) sullo stato delle trattative giudiziali e stragiudiziali in essere con la Commissione Europea in relazione alla procedura di indagine della Commissione Europea concernente gli asseriti aiuti di stato concessi a favore della controllata Sea Handling S.p.A. e (ii) sulla evoluzione della situazione societaria e delle trattative sindacali relative alla controllata stessa, che hanno reso ricorrenti i presupposti per l'accantonamento, nel bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo SEA al 30 giugno 2014, dell'onere di ristrutturazione del personale che verrà sostenuto dalla controllata, in esecuzione degli accordi sindacali del luglio 2014, tra l'1 settembre ed il 31 dicembre 2014, nel contesto della procedura di liquidazione apertasi in data 8 giugno 2014.

In tale ambito, gli Amministratori ricordano altresì che il liquidatore della controllata opererà tenendo anche conto degli impegni irrevocabili assunti il 24 marzo 2014 dall'azionista unico SEA S.p.A. per garantire che la liquidazione della controllata avvenga in *bonis*.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.


Ernesto Lanzillo
Socio

Milano, 3 settembre 2014

