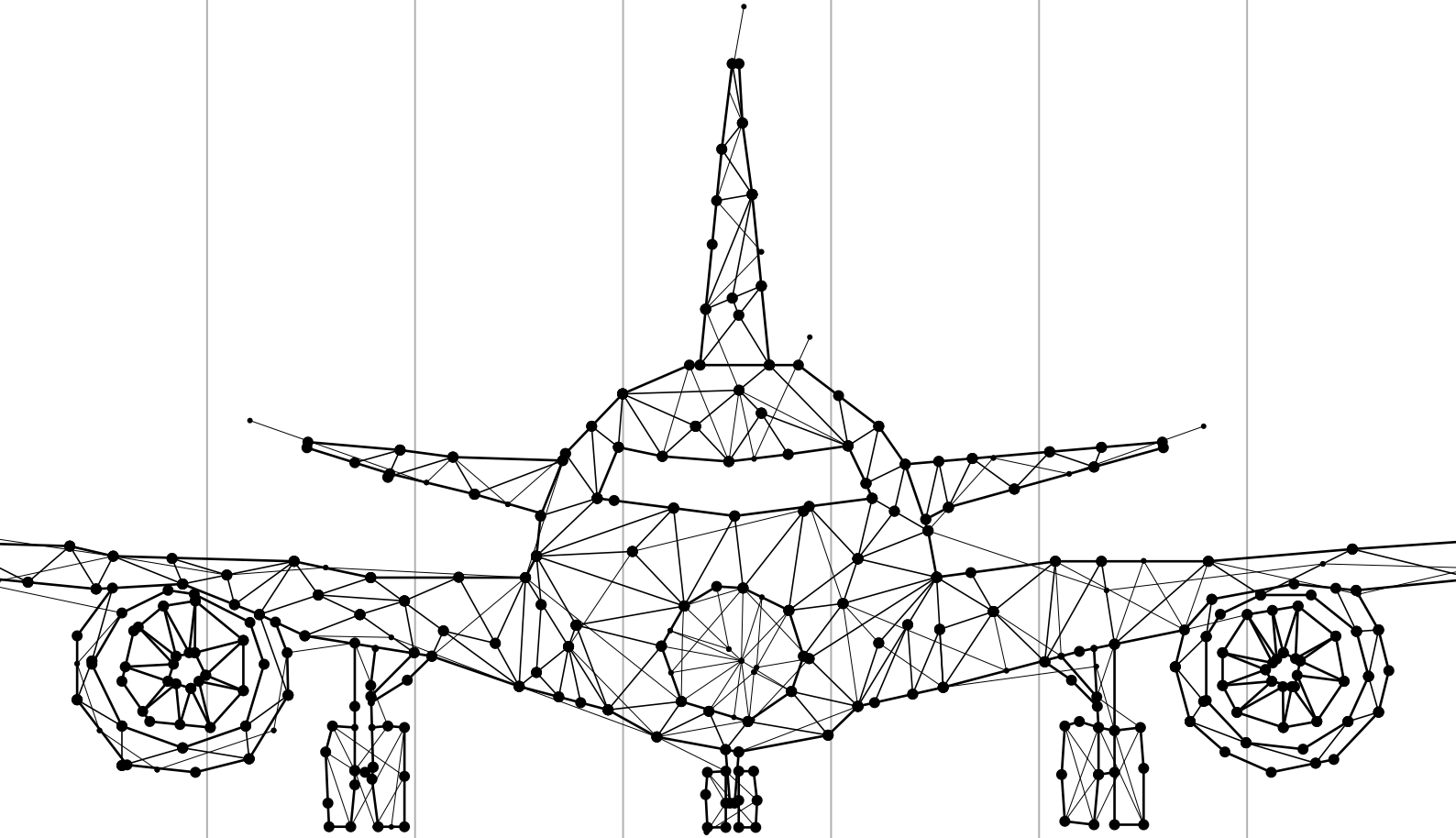




MilanAirports



REPORT

2019

Relazione finanziaria semestrale

Al 30 giugno 2019

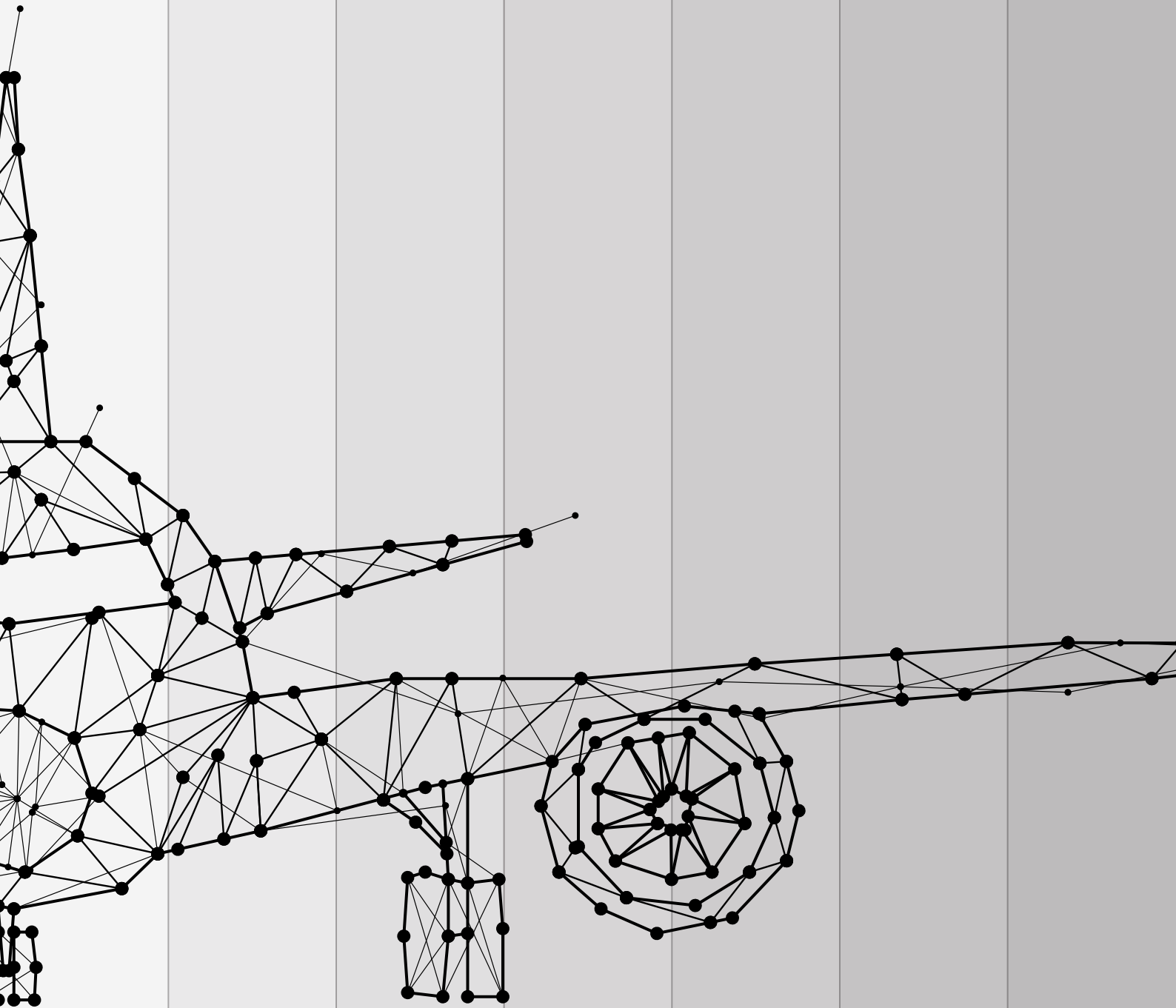


MilanAirports

REPORT
2019

Indice

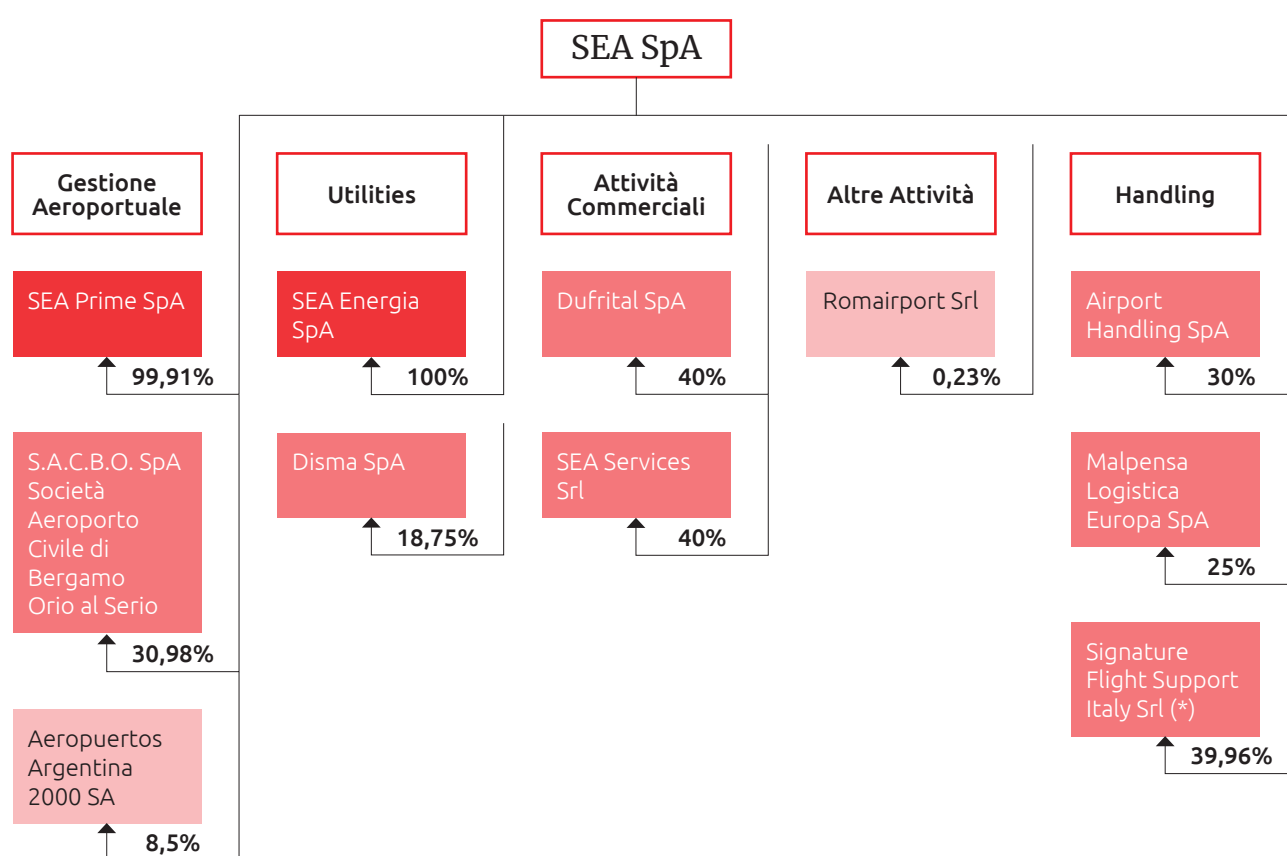
Dati di sintesi e informazioni generali	2
Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società	3
Organi sociali	4
I numeri del Gruppo SEA	5
Relazione sulla gestione	7
Primo semestre 2019: eventi di rilievo	8
Quadro economico di riferimento e prospettive 2019	9
Quadro normativo e regolamentare di riferimento	12
Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari	14
Indicatori Alternativi di Performance	25
Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2019	26
Evoluzione prevedibile della gestione	26
Andamento operativo – Analisi di settore	27
Risk Management Framework	32
Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2019	36
Altre informazioni	41
Sistema di Corporate Governance	48
Gruppo SEA Bilancio Consolidato	53
Prospetti contabili consolidati	54
Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato	59
Relazione di certificazione	103



**Dati di sintesi
e informazioni
generali**

Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società

PARTECIPAZIONI DIRETTE E INDIRETTE DI SEA SPA AL 30 GIUGNO 2019



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

(*) Società partecipata indirettamente attraverso SEA Prime SpA

Si evidenzia che nel Gruppo SEA al 30 giugno 2019 è incluso il Consorzio Milano Sistema in liquidazione (10% SEA SpA).

Organi sociali



Consiglio di Amministrazione

(triennio 2019/2021 nominato dall'Assemblea del 19 aprile 2019)

Presidente

Michaela Castelli⁽⁴⁾

Amministratore Delegato e Direttore Generale

Armando Brunini

Amministratori

Davide Amedeo Corritore^{(1) (3) (4)}

Pierfrancesco Barletta⁽²⁾

Patrizia Michela Gianguialano⁽²⁾

Luciana Sara Rovelli^{(3) (5)}

Rosario Mazza^{(2) (3)}

Collegio Sindacale

(triennio 2019/2021 nominato dall'Assemblea del 19 aprile 2019 con decorrenza dal 17 maggio 2019)

Presidente

Rosalba Cotroneo

Sindaci effettivi

Rosalba Casiraghi

Andrea Manzoni

Stefano Pozzoli

Valeria Maria Scuteri

Sindaci supplenti

Daniele Angelo Contessi

Antonia Coppola

Società di revisione

Deloitte & Touche SpA

⁽¹⁾ Vice Presidente non esecutivo

⁽²⁾ Membro del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

⁽³⁾ Membro del Comitato Remunerazione e Nomine

⁽⁴⁾ Membro del Comitato Etico

⁽⁵⁾ Membro dell'Organismo di Vigilanza

I numeri del Gruppo SEA

Premessa

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2019 è costituita dalla Relazione sulla Gestione e dal Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2019. Il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, redatto in migliaia di euro, viene comparato con il Bilancio Consolidato abbreviato del semestre precedente e con il Bilancio Consolidato dell'esercizio precedente ed è costituito dai Prospetti contabili (Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata, Conto Economico Consolida-

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

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2019 è stata predisposta nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e omologati dall'Unione Europea e in particolare secondo lo IAS 34 – Bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, tale Bilancio Consolidato seme-

strale abbreviato non comprende tutte le informazioni richieste dal bilancio annuale e deve essere letto unitamente al bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018. Nella redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2019 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2018, opportunamente aggiornati come indicato nelle note al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato in ipotesi in cui gli stessi fossero di recente emissione.

Dati consolidati di sintesi

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

DATI ECONOMICI

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018	Variazione
Ricavi	361.195	336.638	24.557
EBITDA ⁽¹⁾	136.065	128.189	7.876
Risultato operativo	89.967	83.740	6.227
Risultato prima delle imposte	90.199	80.133	10.066
Risultato netto del Gruppo	66.160	57.443	8.717

⁽¹⁾ L'EBITDA è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi esclusi accantonamenti e svalutazioni.

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

DATI FINANZIARI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.323.257	1.317.673	5.584
Capitale circolante netto (B)	(236.378)	(230.897)	(5.481)
Fondi rischi e oneri (C)	(165.168)	(167.861)	2.693
Fondi relativi al personale (D)	(48.718)	(46.214)	(2.504)
Altri debiti non correnti (E)	(13.964)	(13.964)	0
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	859.029	858.737	292
Patrimonio netto di Gruppo	424.634	459.101	(34.467)
Patrimonio netto di terzi	26	25	1
Indebitamento finanziario netto	434.369	399.611	34.758
Totale fonti di finanziamento	859.029	858.737	292

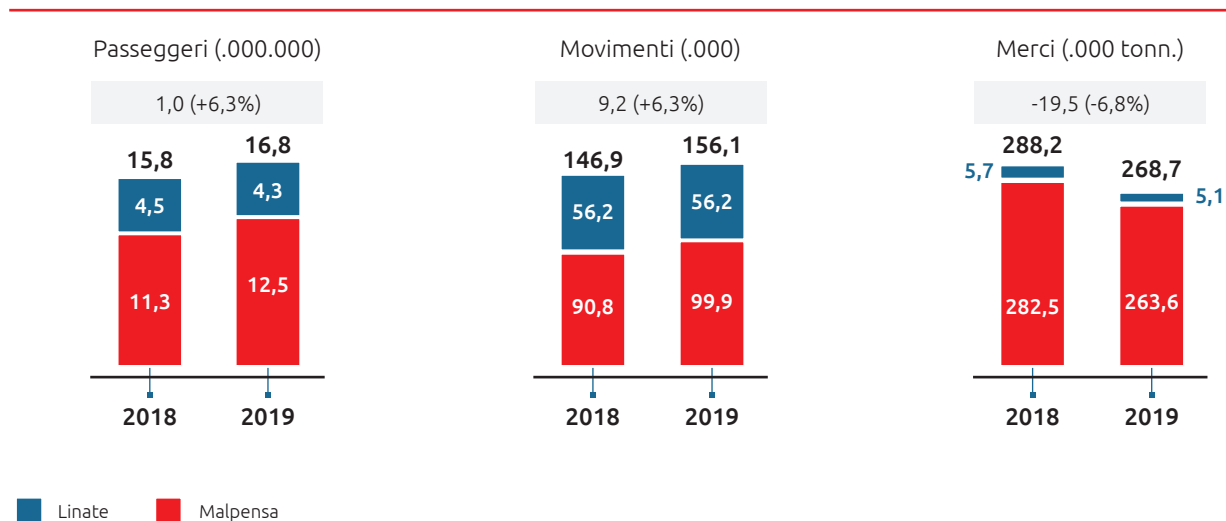
INVESTIMENTI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	35.900	63.980	(28.080)

ALTRI INDICATORI

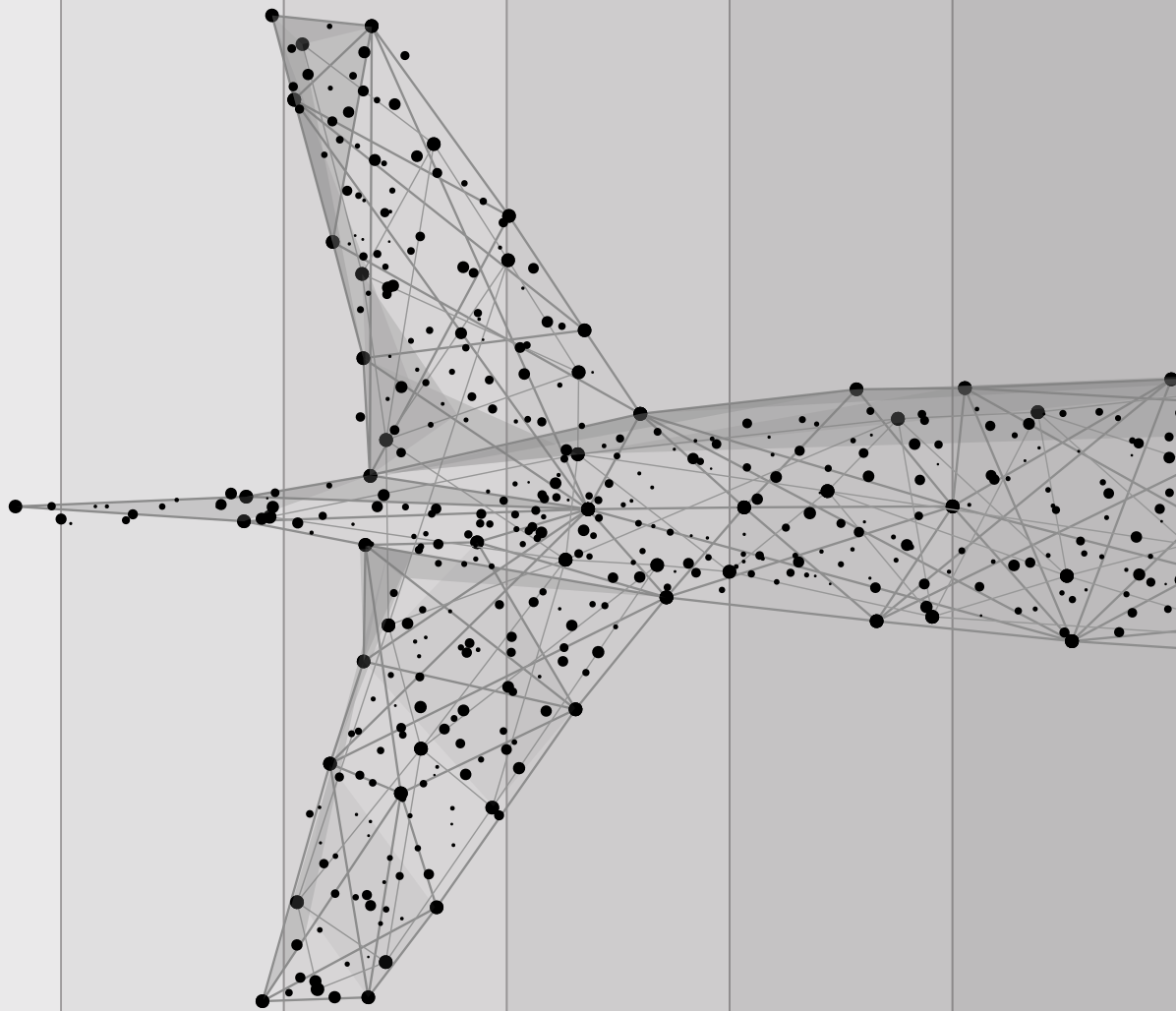
	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.884	2.847

DATI DI TRAFFICO DEL PRIMO SEMESTRE 2019 CONFRONTATI CON IL PRIMO SEMESTRE 2018 (AVIAZIONE COMMERCIALE E AVIAZIONE GENERALE)



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

Relazione sulla gestione



Primo semestre 2019: eventi di rilievo

Nomina Amministratore Delegato e Direttore Generale

Il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA, riunitosi l'8 gennaio 2019, ha istituito la figura dell'Amministratore Delegato attribuendo la relativa responsabilità ad Armando Brunini, che contestualmente ha rassegnato le dimissioni dalla precedente carica di Vicepresidente. Con la nomina dell'Amministratore Delegato è stato definito un nuovo assetto organizzativo e di governance.

In data 16 gennaio 2019 il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA ha conferito allo stesso Armando Brunini anche l'incarico di Direttore Generale. In coerenza con tali nomine, il Consiglio di Amministrazione di SEA ha contestualmente approvato il nuovo modello organizzativo della Società.

Nomina nuovo Consiglio di Amministrazione e nuovo Collegio Sindacale

L'Assemblea degli Azionisti tenutasi in data 19 aprile 2019 ha nominato Pierfrancesco Barletta, Michaela Castelli, Davide Amedeo Corritore, Patrizia Michela Giangualano, Luciana Sara Rovelli, Armando Brunini e Rosario Mazza Consiglieri d'Amministrazione. Durante la medesima assemblea è stato rinnovato il Collegio Sindacale di SEA SpA, nominando, quali Sindaci effettivi, Rosalba Cotroneo, Rosalba Casiraghi, Andrea Manzoni, Valeria

Maria Scuteri e Stefano Pozzoli e, quali Sindaci supplenti, Antonia Coppola e Daniele Angelo Contessi.

Adesione a Net-zero 2050

Gli Aeroporti di Milano hanno aderito alla risoluzione Net-Zero 2050, con cui l'industria aeroportuale europea si impegna a raggiungere un livello di emissioni di CO₂ pari a zero entro il 2050. Linate e Malpensa partecipano al programma volontario di certificazione Airport Carbon Accreditation di ACI Europe sin dal 2009 e si confermano tra i migliori aeroporti europei per la riduzione dei consumi energetici e l'abbattimento delle emissioni di CO₂, con un punteggio di neutralità 3+, il riconoscimento più virtuoso per un aeroporto.

Certificazione Top Employers 2019

SEA ha ottenuto per il secondo anno consecutivo la certificazione Top Employers Italia, rilasciata da Top Employers Institute che certifica le migliori aziende al mondo in ambito Human Resources in particolare quelle che si impegnano costantemente per il miglioramento e l'ottimizzazione dei processi nel campo delle Risorse Umane.

ACI Airport Customer Experience Accreditation

Milano Malpensa è il primo aeroporto europeo a entrare nella lista degli

aeroporti certificati ACI Airport Customer Experience Accreditation. L'iniziativa prevede il riconoscimento di cinque livelli nel processo di gestione della customer experience, con lo scopo di individuare dei piani per il miglioramento della qualità dei servizi in risposta alle aspettative dei passeggeri.

Riconoscimento Skytrax four-star Airport

Nel mese di marzo 2019, il Terminal 1 di Milano Malpensa ha ottenuto il riconoscimento "4 stelle" dalla società londinese di consulenza e rating del settore aviation Skytrax. Si tratta di un prestigioso riconoscimento per la qualità dei servizi offerti ai passeggeri, ottenuto a seguito della valutazione di oltre 400 aspetti dell'esperienza del passeggero.

Completamento della sottoscrizione delle nuove linee di finanziamento iniziata nel 2018

Nel corso dei primi mesi del 2019, a rafforzamento della struttura finanziaria del Gruppo SEA, è stata conclusa l'attività di ridefinizione delle linee di credito committed esistenti e di sottoscrizione di nuove, iniziata nel 2018. Al termine di tale attività il Gruppo SEA dispone di linee RCF committed per Euro 260 milioni utilizzabili sino al 2023, e di una nuova linea su raccolta BEI per Euro 130 milioni a parziale copertura del piano investimenti SEA dei prossimi anni.

Quadro economico di riferimento e prospettive 2019

Le prospettive dell'economia globale appaiono deboli, nonostante la crescita registrata nel primo trimestre del 2019. Tra i paesi avanzati, negli Stati Uniti e in Giappone, l'espansione del prodotto interno lordo nei primi tre mesi del 2019 è stata determinata soprattutto dal calo delle importazioni e dall'accumulo delle scorte, in un contesto di debolezza della domanda finale interna. In Brasile, in India e in Russia l'espansione del PIL ha rallentato nel primo trimestre; in Cina la crescita è rimasta stabile, ma gli indicatori congiunturali più recenti segnalano una decelerazione dell'attività in primavera.

Il commercio mondiale ha subito un'ulteriore contrazione nei primi tre mesi del 2019 (-0,8% in ragione d'anno); sono diminuite le importazioni degli Stati Uniti, del Giappone e dell'Asia emergente, in particolare della Cina, mentre quelle dell'area dell'euro hanno registrato un moderato incremento. Sull'andamento degli scambi internazionali pesano sia le restrizioni commerciali adottate a partire dallo scorso anno sia il conseguente deterioramento degli investimenti e del clima di fiducia delle imprese.

L'inflazione al consumo si mantiene moderata nelle principali eco-

nomie avanzate, nonostante le condizioni generalmente buone del mercato del lavoro. Le aspettative di inflazione a lungo termine desunte dai rendimenti sui mercati finanziari sono scese sia negli Stati Uniti sia nell'area dell'euro.

Le prospettive di crescita sono peggiorate e secondo le previsioni diffuse in maggio dall'OCSE nell'anno in corso il PIL mondiale rallenterebbe al 3,2% (-0,1 rispetto alla scenario previsivo di marzo 2019 in cui era pari al 3,3%): la debolezza del settore manifatturiero, soprattutto nelle economie più esposte al commercio internazionale, sarebbe solo in parte compensata dall'espansione dell'attività nel settore dei servizi e dalle misure di sostegno alla crescita adottate da alcuni paesi, in particolare dalla Cina. Le stime di Banca d'Italia per il commercio mondiale sono state riviste al ribasso; la crescita nel 2019 sarebbe pari all'1,5%, in netto calo rispetto al 4,1% dello scorso anno.

Sulle prospettive dell'economia mondiale, oltre ai rischi di un ulteriore inasprimento delle tensioni commerciali, permangono quelli connessi con un rallentamento superiore alle attese in Cina e con

le incognite su tempi e modalità dell'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea (Brexit).

L'attività economica nell'area dell'euro resta debole e soggetta a rischi al ribasso e l'inflazione rimane su valori contenuti. Il Consiglio direttivo della BCE ha esteso l'orizzonte entro il quale prevede di mantenere bassi i tassi di interesse, ha definito i dettagli della nuova serie di operazioni di rifinanziamento¹ e ha annunciato che, in assenza di miglioramenti, sarà necessario un ulteriore accomodamento monetario.

Gli indicatori congiunturali più recenti segnalano che l'attività economica in Italia sarebbe rimasta stazionaria o leggermente diminuita nel secondo trimestre. A ciò avrebbe contribuito soprattutto la debolezza del ciclo industriale, comune anche alla Germania, determinata dal persistere delle tensioni commerciali. Nelle indagini della Banca d'Italia le valutazioni delle imprese sull'andamento della domanda per i propri prodotti sono lievemente migliorate; prefigurano tuttavia un rallentamento nei prossimi mesi e indicano piani di investimento in espansione molto modesta per l'anno in corso.

⁽¹⁾ La Bce ha comunicato che verranno lanciate nuove operazioni di rifinanziamento a medio lungo termine (Tltro III) su base trimestrale, con inizio nel settembre 2019 e fine nel marzo 2021, ciascuna con una durata di due anni. Queste nuove operazioni sono volte a preservare condizioni favorevoli per i prestiti bancari e permettere la trasmissione della politica monetaria.

Trasporto aereo e aeroporti

Andamento del trasporto aereo mondiale progressivo a maggio 2019²

A livello mondiale il traffico passeggeri al mese di maggio 2019, su un campione di 1.033 aeroporti, si è attestato a 2,86 miliardi di passeggeri (+3,6% rispetto al corrispondente periodo 2018).

Tutti i continenti risultano in crescita: Europa (29% di share) +4,1%, Asia (30% di share) +2,3%, Nord America (26% di share) +4,1%, Centro/Sud America (8% di share) +5,6%, Medio Oriente (4% di share) +1,6%; Africa (3% di share) +6,1%.

Atlanta si conferma al primo posto in termini di traffico passeggeri con 44,4 milioni, seguita da Pechino con 41,1 milioni e Los Angeles con 35,1 milioni.

Il traffico merci si attesta a 40,3 milioni di tonnellate su un campione di 649 aeroporti e risulta in contrazione (-2,7%) nella maggior parte delle aree geografiche, con particolare riferimento ad Asia (-5,7%), Europa (-3,4%) e Medio Oriente (-1,8%), a fronte di risultati allineati al Centro/Sud America (-1,1%) ed in crescita nel Nord America (+0,7%) ed Africa (+1,7%).

Andamento del traffico sugli aeroporti europei a maggio 2019

Nei primi cinque mesi dell'anno gli aeroporti europei associati ad ACI Europe hanno registrato 456,2 milioni di passeggeri (+4,4%). Tutti i principali hub aeroportuali (cfr. grafico pag. seguente), che rappresentavano il 37% del totale del traffico

degli aeroporti associati, mostrano risultati in crescita rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente.

Tra i 42 aeroporti europei citati, Malpensa occupa il quarto posto in termini di crescita rispetto al 2018 (+10,0%), preceduta da Berlino TXL (+28,2%), Vienna (+25,0%) e Düsseldorf (+11,0%).

Il traffico merci risulta in contrazione (-3,3%), attestandosi a 4,7 milioni di tonnellate. Malpensa si conferma al quinto posto (216 mila tonnellate), dopo Francoforte (840 mila

tonnellate), Parigi Charles de Gaulle (787 mila tonnellate), Londra Heathrow (675 mila tonnellate) ed Amsterdam (644 mila tonnellate).

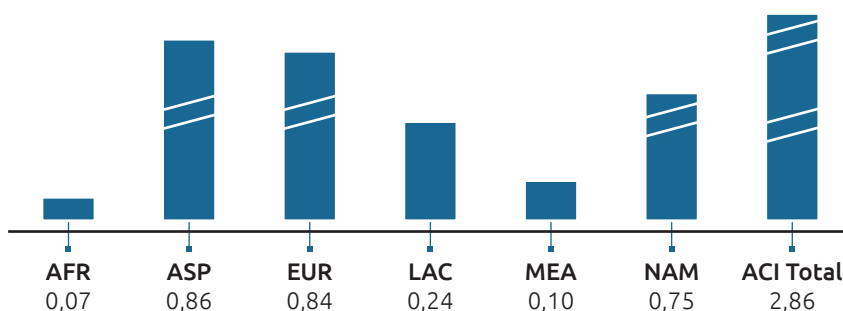
Per quanto riguarda l'Aviazione Generale, nel corso del primo semestre 2019 in Europa si è registrata una contrazione dei movimenti dell'1,7%. L'Italia (-0,9% di movimenti nel periodo), si conferma il quarto mercato in Europa con una market share del 9%.

Milano Prime si colloca al quinto posto in Europa in termini di traffico servito (dopo Londra, Parigi, Nizza e Ginevra) ed al primo in Italia, ove detiene una market share del 40%.

TRAFFICO AEREO MONDIALE A MAGGIO 2019

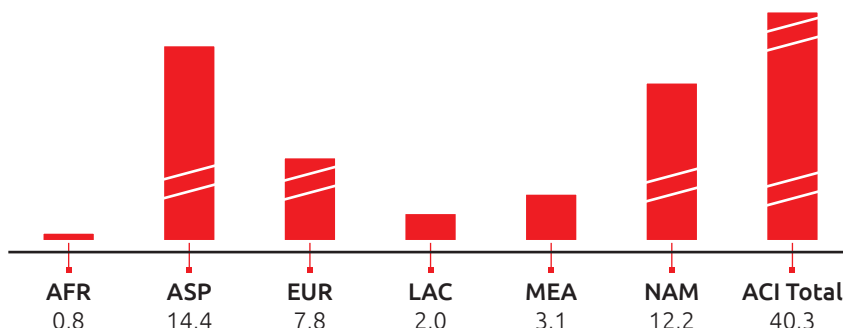
Passeggeri (2,86 mld)

ACI World ranking volumes



Merci totali (40,3 mln tonn.)

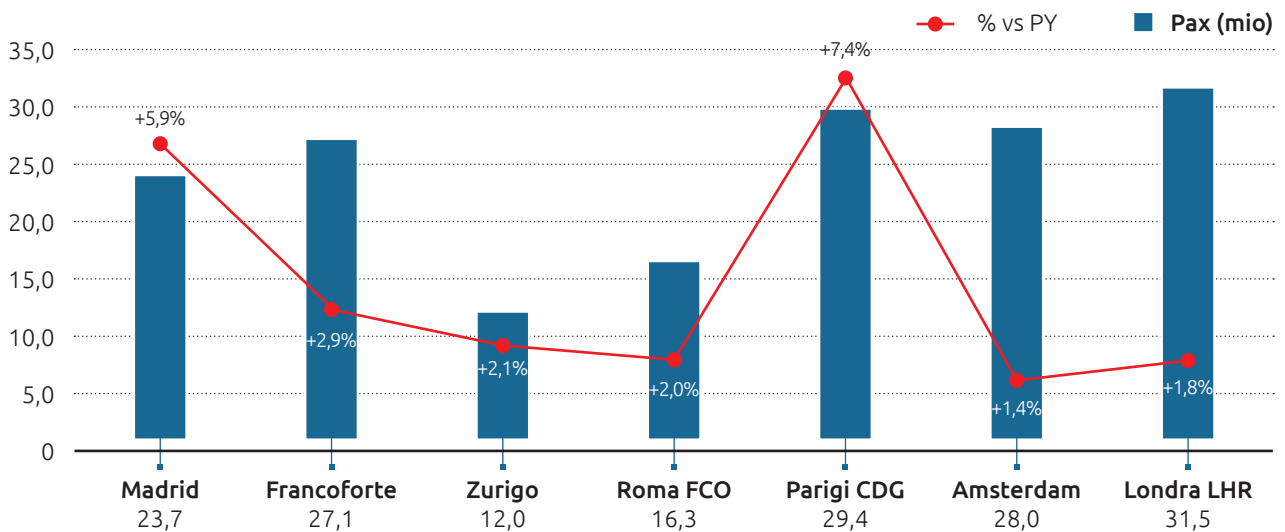
ACI World ranking volumes



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

² Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash)

TRAFFICO AEREO EUROPEO - PRINCIPALI HUB



Andamento del traffico sugli aeroporti italiani a giugno 2019³

Il traffico passeggeri degli aeroporti italiani associati ad Assaeroporti si è attestato a 89,5 milioni, in crescita del 5,0% rispetto al medesimo periodo del 2018. Il risultato è attribuibile al positivo andamento sia del traffico internazionale (+6,3%) sia di quello domestico (+2,5%). I movimenti aerei nel periodo sono stati pari a 690 mila (+5,0%), mentre le merci totali trasportate (495 mila tonnellate) risultano in contrazione (-5,8%).

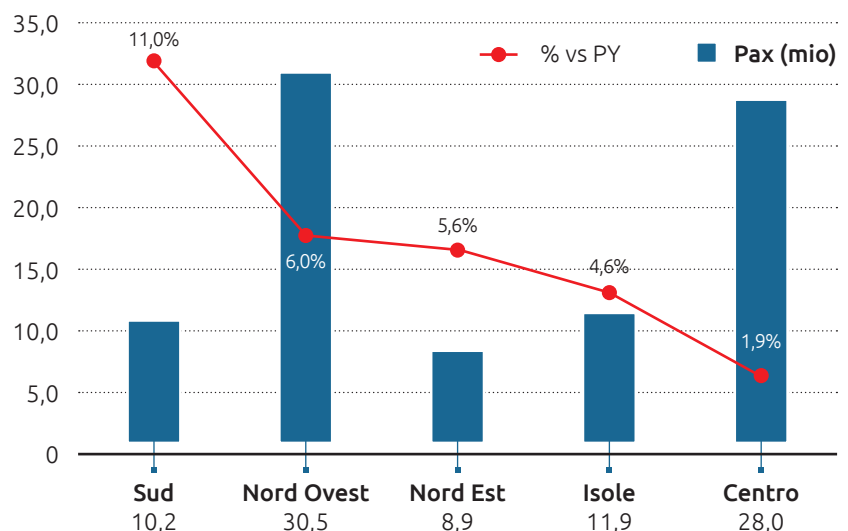
Di seguito, in ordine di crescita percentuale, la distribuzione del traffico passeggeri degli aeroporti italiani per macroaree geografiche*.

Nel Nord Ovest il sistema aeroportuale lombardo (26% del totale traffico nazionale) ha servito 23,3 milioni di passeggeri (+5,9%): Milano Malpensa e Linate hanno registrato rispettivamente 12,5 milioni (+10,2%) e 4,3 milioni (-3,9%), Bergamo Orio al Serio 6,5 milioni (+5,1%).

Al Centro Italia il sistema aeroportuale romano (27% del totale traffico nazionale) ha raggiunto 23,4 milioni di passeggeri (+2,0%): Roma Fiumicino ha servito 20,5 milioni (+2,2%), mentre Roma Ciampino 2,9 milioni, dato in linea con il corrispondente periodo 2018.

Nel Nord Est si segnala Venezia con 5,3 milioni (+6,4%), mentre al Sud Napoli cresce del 10,8% raggiungendo 5,0 milioni di passeggeri.

TRAFFICO AEREO ITALIANO - MACROAREE GEOGRAFICHE



*Nord Ovest: Bergamo, Bologna, Genova, Linate, Malpensa, Torino, altri; Nord Est: Treviso, Venezia, Verona, altri; Centro: Ancona, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, altri; Sud: Bari, Brindisi, Lamezia Terme, Napoli, Pescara, Reggio Calabria, altri; Isole: Alghero, Cagliari, Lampedusa, Olbia, Palermo, altri.
³ Fonte Assaeroporti 39 aeroporti associati; i dati comprendono aviazione commerciale inclusi i transiti diretti.

Quadro normativo e regolamentare di riferimento

Passaggio all’Autorità di Regolazione dei Trasporti

La legge 3 maggio 2019 n. 37, entrata in vigore il 26 maggio 2019, ha sancito il passaggio delle competenze di vigilanza in tema tariffario dall’ENAC all’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) anche con riferimento ai contratti di programma previsti dall’articolo 17, comma 34-bis, del Decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102 (cd. contratti di programma “in deroga”).

Le attività di vigilanza dell’ART fanno riferimento alla regolazione tariffaria di quasi tutti i corrispettivi regolati percepiti da SEA in qualità di gestore aeroportuale (diritti aeroportuali, infrastrutture centralizzate, beni in uso comune e in uso esclusivo). Resta in carico all’ENAC la regolazione tariffaria dei corrispettivi relativi ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM), disciplinati dal Regolamento CE n.1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo.

Revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali da parte dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti

L’Autorità di Regolazione dei Trasporti ha avviato un procedimento

con delibera n. 84/2018 finalizzato alla revisione dei vigenti modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (approvati con delibera n. 92/2017). Come esplicitato nella delibera di avvio e confermato dal presidente dell’Autorità nel corso della presentazione del sesto rapporto annuale al Parlamento, tale procedimento si propone di rivedere i modelli di regolazione intervenendo soprattutto sul miglior utilizzo della capacità aeroportuale, sull’efficienza delle gestioni, sull’elasticità dei costi, sulla remunerazione del capitale investito, sul trattamento dei margini da attività commerciali e sulle incentivazioni all’attività volativa delle compagnie aeree. Specifica attenzione sarà data al trattamento delle reti aeroportuali e alla definizione delle modalità di applicazione dei nuovi modelli agli aeroporti che attualmente hanno contratti di programma in deroga, tra i quali c’è anche SEA.

Si prevede che la consultazione sui nuovi modelli di regolazione sarà avviata entro l’estate.

Provvedimenti in tema di Brexit

In data 27 marzo 2019 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea il Regolamento (UE) 2019/502 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 25 marzo 2019, relativo a norme comuni per garantire una connettività di base del trasporto aereo in relazione al recesso del

Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall’Unione. Detto provvedimento permette di scongiurare il rischio di disservizi nel settore del trasporto aereo in caso di *no-deal* prevedendo che i vettori aerei potranno continuare a volare tra il Regno Unito e l’Unione Europea senza restrizioni sulla capacità; i vettori aerei del Regno Unito potranno mantenere il *code-sharing* con i vettori dell’Unione Europea senza alcuna restrizione su tali servizi; i vettori aerei del Regno Unito potranno fornire servizi cargo aerei di quinta libertà tra l’Unione Europea e paesi non-UE per un massimo di 5 mesi e non saranno autorizzati ad aumentare le frequenze durante tale periodo; i vettori aerei in possesso di una licenza rilasciata da uno Stato dell’UE-27 avranno 6 mesi di tempo per conformarsi alle norme dell’Unione Europea in materia di proprietà e controllo, a condizione che, entro 2 settimane dall’uscita del Regno Unito dall’Unione Europea, presentino alle competenti autorità degli Stati dell’UE-27 il loro piano per il rispetto di tali norme. Infine, il Regno Unito rimarrà nel sistema “*One-Stop Security System*” UE, e ciò implica che gli aeroporti UE-27 non dovranno procedere ad un ulteriore screening a fini di sicurezza dei passeggeri originanti dal Regno Unito che transitano per imbarcarsi su altri voli.

Il 13 maggio 2019 la Camera dei Deputati ha approvato in via definitiva la legge di conversione del

Decreto-legge 25 marzo 2019, n. 22, recante *“Misure urgenti per assicurare sicurezza, stabilità finanziaria e integrità dei mercati, nonché tutela della salute e della libertà di soggiorno dei cittadini italiani e di quelli del Regno Unito, in caso di recesso di quest’ultimo dall’Unione europea”*, con entrata in vigore dal 25 maggio 2019. Detto provvedimento, nell’introdurre disposizioni in materia di distribuzione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese, prevede all’articolo 17-*quater* che i vettori comunitari e del Regno Unito possano, in via transitoria e comunque non oltre diciotto mesi dalla data di recesso, continuare ad operare collegamenti di linea *point to point*, mediante aeromobili del tipo *narrow body* tra lo scalo di Milano Linate e altri aeroporti del Regno Unito, nei limiti della definita capacità

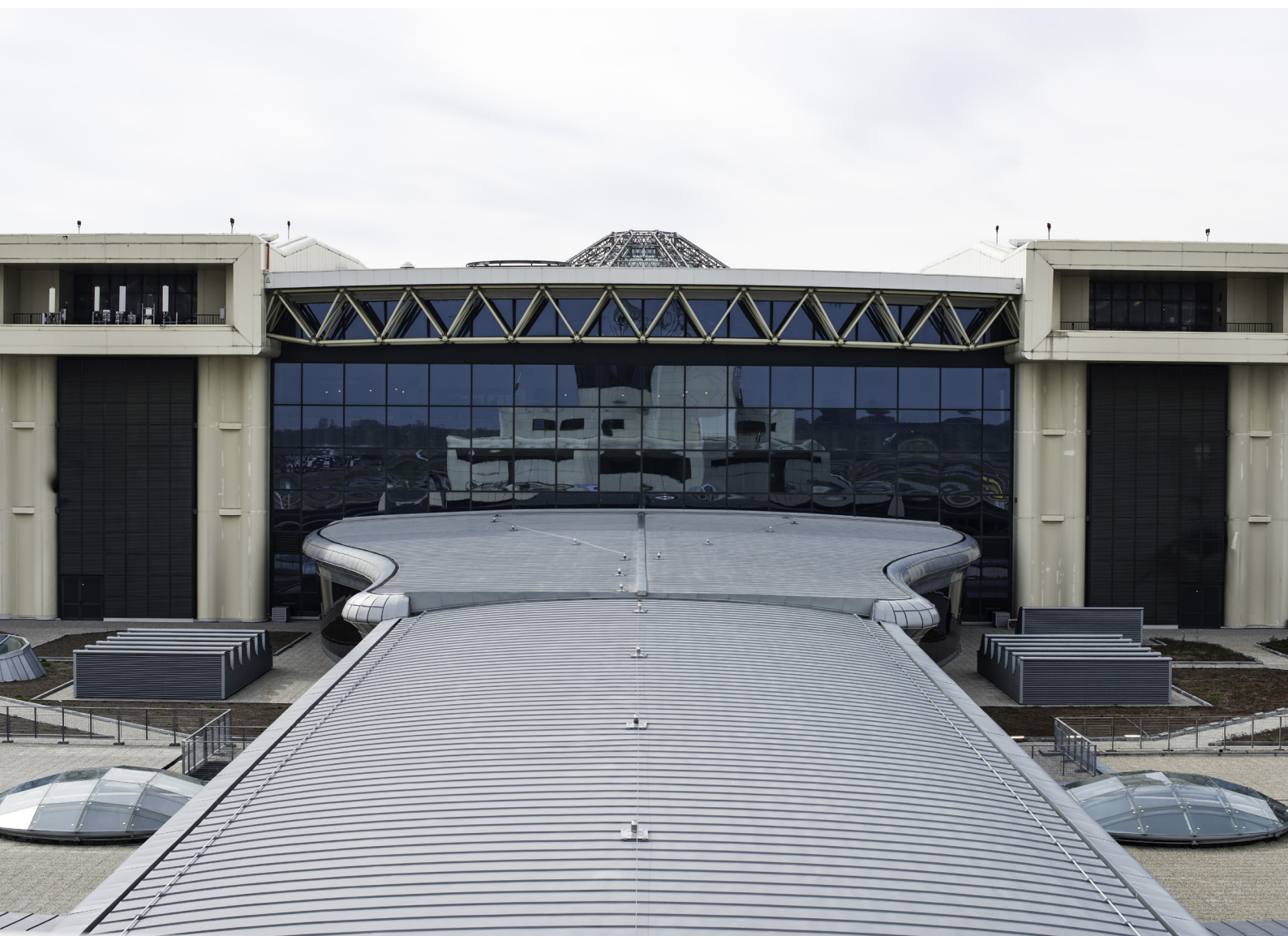
operativa dello scalo di Milano Linate e a condizione di reciprocità. Si segnala inoltre la previsione inserita all’articolo 17-*ter* in materia di tariffe aeroportuali, in virtù della quale si prevede che si continuano ad applicare i corrispettivi UE anche ai passeggeri con destinazione Regno Unito, a partire dalla data della Brexit e fino alla data di entrata in vigore di un accordo globale che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito o, in mancanza, fino al 30 marzo 2020.

Aggiornamento sul quadro regolatorio a livello europeo

La Commissione Europea – DG MOVE – ha continuato le attività finalizzate alla valutazione della Direttiva 2009/12/CE del Parla-

mento Europeo e del Consiglio dell’11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali, già in atto fin dal 2016.

A tal proposito nel corso del mese di aprile 2019 SEA ha ricevuto un questionario finalizzato ad esaminare le posizioni dei principali stakeholders con particolare riferimento alle tematiche apparse più critiche nello studio preliminare pubblicato nel 2017. Le conclusioni dello studio saranno probabilmente riprese dalla nuova Commissione che entrerà in carica il prossimo mese di novembre. SEA continuerà nell’azione di presidio di tale evoluzione, sia direttamente, sia mediante il lavoro delle associazioni di categoria a livello europeo e nazionale.



Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari

Dati quantitativi di traffico

Andamento del traffico degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate

	Movimenti		Passeggeri ⁽¹⁾		Merci ⁽²⁾	
	1° semestre		1° semestre		1° semestre	
	2019	% vs 2018	2019	% vs 2018	2019	% vs 2018
Malpensa	97.873	10,4%	12.491,4	10,4%	263.556	-6,7%
Linate	45.956	0,7%	4.289,1	-3,9%	5.140	-9,3%
Totale traffico commerciale	143.829	7,1%	16.780,5	6,4%	268.696	-6,8%
Aviazione Generale Linate ⁽³⁾	12.304	-2,9%	24,9	-5,8%	-	-
Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA	156.133	6,3%	16.805,4	6,3%	268.696	-6,8%

⁽¹⁾ Passeggeri arrivati+ partiti in migliaia ⁽²⁾ Merci arrivate+partite in tonnellate ⁽³⁾ Fonte Aviazione Generale: SEA Prime

Nel primo semestre 2019 il **sistema aeroportuale di Milano** gestito dal Gruppo SEA ha servito complessivamente 16,8 milioni di passeggeri, in crescita di un milione di passeggeri rispetto al medesimo periodo del 2018, pari al +6,3%.

L'aeroporto di **Malpensa** ha registrato un incremento del 10,4% dei passeggeri di aviazione commerciale (+1,2 milioni di passeggeri), mentre l'aeroporto di Linate, pur confermando i risultati del primo semestre 2018 in termini di movimenti aeromobili (+0,7%), ha registrato una flessione dei passeggeri serviti del -3,9%.

La buona performance di Malpensa è attribuibile alla crescita della

capacità sia in termini di movimenti aerei (+10,4%) che di dimensione media degli aeromobili (+12,7% di posti offerti), a fronte di un minor coefficiente di riempimento degli aeromobili (-1,5pp).

Le compagnie "Legacy" operanti sul Terminal 1, che rappresentano il 72% dei passeggeri, hanno contribuito alla crescita con 716 mila passeggeri (+12,6%): tra queste si segnalano Air Italy che, oltre al trasferimento delle rotte operate in precedenza a Linate, ha attivato nel semestre nuovi collegamenti verso il Nord America ed Alitalia con il collegamento Malpensa-Roma Fiumicino attivato nella stagione *summer* 2018. I vettori *low cost* (Ryanair, Vueling, Wizz Air) regi-

strano un incremento complessivamente pari a 310 mila passeggeri (+19,6%), mentre il comparto *leisure* cresce di 87,5 mila passeggeri (+20,1%).

Il Terminal 2, dove opera esclusivamente easyJet, si attesta a 3,6 milioni di passeggeri (+1,8%).

Complessivamente il *traffico intercontinentale* si attesta a 3,3 milioni di passeggeri, in incremento di 345 mila passeggeri (+11,8%).

La flessione di **Linate** è imputabile principalmente alla ulteriore riduzione dei passeggeri di Alitalia sulla rotta Milano – Roma (-10,3%) e dal fatto che nel primo semestre del 2018 a Linate erano ancora presenti i collegamenti operati da Air Italy

(162,5 mila passeggeri nel 2018), trasferiti a Malpensa a partire dalla stagione *summer* 2018, ad eccezione del collegamento per Olbia (78,4 mila passeggeri nel 2019).

L'**aviazione generale** nel periodo in esame registra un incremento della dimensione media degli aeromobili, a fronte della riduzione dei movimenti e dei passeggeri serviti. Il traffico di Aviazione Generale di Milano Prime a Linate e Malpensa è pari 12,3 mila movimenti, in flessione del 2,9% rispetto al primo semestre 2018, anche a causa della debolezza del traffico dagli Stati Uniti nei primi mesi dell'anno per effetto dello *shutdown*.

In termini di tonnellaggio aeromobili, i volumi gestiti sugli scali di Linate e Malpensa sono aumentati rispettivamente del +1,4% e del +4,0% rispetto al 2018, con la macchina media sui due scali cresciuta da 16,1 a 16,9 tonnellate (+4,9%).

Il **traffico merci** ha registrato 269 mila tonnellate gestite, in calo del -6,8% rispetto al primo semestre 2018. Tale riduzione è prevalentemente attribuibile all'andamento negativo dei vettori all-cargo (-13,2%) in misura equivalente sia in export sia in import. In controtendenza i vettori che operano con aeromobili a configurazione mista, il cui trasportato cresce del +10,9%. Il traffico merci è prevalentemente concentrato presso l'aeroporto di Malpensa, che movimentata 263,6 mila tonnellate di merce, in riduzione del 6,7% rispetto al primo semestre 2018. Tale dinamica è attribuibile principalmente alle merci in export (-8,2%) ed in misura minore al traffico in import (-4,6%). Il traffico *all-cargo* ha movimentato 179,1 mila tonnellate di merce, in calo del 13,2% rispetto al primo semestre 2018, mentre il traffico *belly*, con 84,5 mila tonnellate di merce processata, risulta in crescita dell'11,0%.

Principali destinazioni per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano

Tra le principali destinazioni servite dal Gruppo SEA nel primo semestre 2019 si segnalano: Londra che, con i 5 aeroporti e oltre 1,3

milioni di passeggeri serviti, risulta la prima destinazione in termini di volumi di traffico passeggeri; Parigi, al secondo posto, con oltre un milione di passeggeri, seguita da Catania, prima destinazione domestica. La prima destinazione intercontinentale tra le prime 15 risulta New York, con oltre 463 mila passeggeri.

(.000)	1° semestre 2019	var % su 1° semestre 2018	Inc. % sul totale
1 LONDRA	1.253,2	2,2%	7,5%
2 PARIGI	1.052,3	7,9%	6,3%
3 CATANIA	795,3	5,0%	4,7%
4 ROMA	675,1	2,9%	4,0%
5 AMSTERDAM	607,1	-0,6%	3,6%
6 MADRID	550,5	15,9%	3,3%
7 PALERMO	532,0	10,6%	3,2%
8 NAPOLI	471,7	7,7%	2,8%
9 NEW YORK	463,4	13,2%	2,8%
10 BARCELLONA	442,7	3,6%	2,6%
11 FRANCOFORTE	418,4	-1,8%	2,5%
12 LAMEZIA TERME	381,3	23,0%	2,3%
13 CAGLIARI	366,0	1,0%	2,2%
14 BARI	344,4	13,8%	2,1%
15 BRUXELLES	319,7	-0,2%	1,9%
ALTRI	8.107,4	6,7%	48,2%
Totale	16.780,5	6,4%	100,0%

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



Principali compagnie aeree per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano

La classifica delle principali compagnie aeree operanti sul Sistema Aeroportuale di Milano vede easyJet confermarsi al primo po-

sto per volume di traffico servito, pari al 23,6% del totale passeggeri transitati (28,9% a Malpensa). Alitalia risulta il secondo vettore con una quota di mercato del 17,4% (62,3% a Linate). Con 1,2 milioni di passeggeri Ryanair si conferma la terza compagnia operante (9,3% di share su Malpensa).

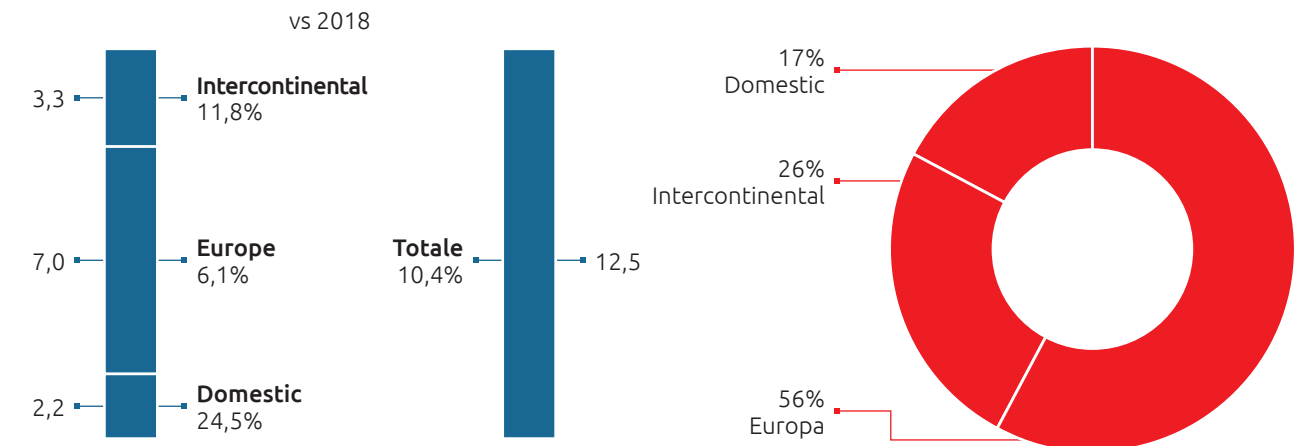
(.000)	1° semestre 2019	var % su 1° semestre 2018	Inc. % sul totale
1 Easyjet	3.967,4	1,7%	23,6%
2 Alitalia	2.918,4	-1,9%	17,4%
3 Ryanair	1.165,5	18,4%	6,9%
4 Lufthansa	837,9	1,0%	5,0%
5 Air Italy	734,2	54,1%	4,4%
6 British Airways	464,0	6,5%	2,8%
7 Vueling Airlines S.A.	459,9	14,1%	2,7%
8 Emirates	441,6	-4,8%	2,6%
9 Neos	355,0	26,4%	2,1%
10 Air France	299,2	9,9%	1,8%
11 Wizz Air	266,9	37,1%	1,6%
12 Iberia	254,6	0,3%	1,5%
13 Turkish Airlines	227,3	-1,9%	1,4%
14 Tap Air Portugal	224,7	15,8%	1,3%
15 Blue Panorama	212,9	5,4%	1,3%
Altri	3.951,0	7,4%	23,6%
Totale	16.780,5	6,4%	100,0%



Composizione per area geografica del traffico

Di seguito si riporta la composizione per area geografica per i due scali gestiti dal Gruppo SEA.

1° SEMESTRE 2019 - TRAFFICO PASSEGGERI PER L'AEROPORTO DI MALPENSA (IN MILIONI)



Malpensa

A Malpensa il *traffico domestico* cresce del 24,5%, con 429 mila passeggeri incrementali, attestandosi a 2,2 milioni. A tale crescita hanno contribuito **Air Italy**, con 290 mila passeggeri incrementali, che a partire dalla stagione summer 2018 ha concentrato su Malpensa una serie di collegamenti precedentemente operati a Linate (Palermo, Napoli e Roma Fiumicino, oltre ad Olbia già precedentemente servita) ed a partire dalla stagione winter 2018 ha ampliato ulteriormente il network introducendo Catania, Lamezia Terme e Cagliari e portando a 7 il numero delle destinazioni domestiche servite. **Alitalia** e **Ryanair** hanno contribuito rispettivamente per 54 e 53 mila passeggeri incrementali con il collegamento verso Roma Fiumicino, attivato nel corso della stagione summer 2018 dalla prima, e con due nuovi collegamenti verso Bari e Brindisi (che portano a 6 le destinazioni domestiche servite) attivati dalla compagnia low cost.

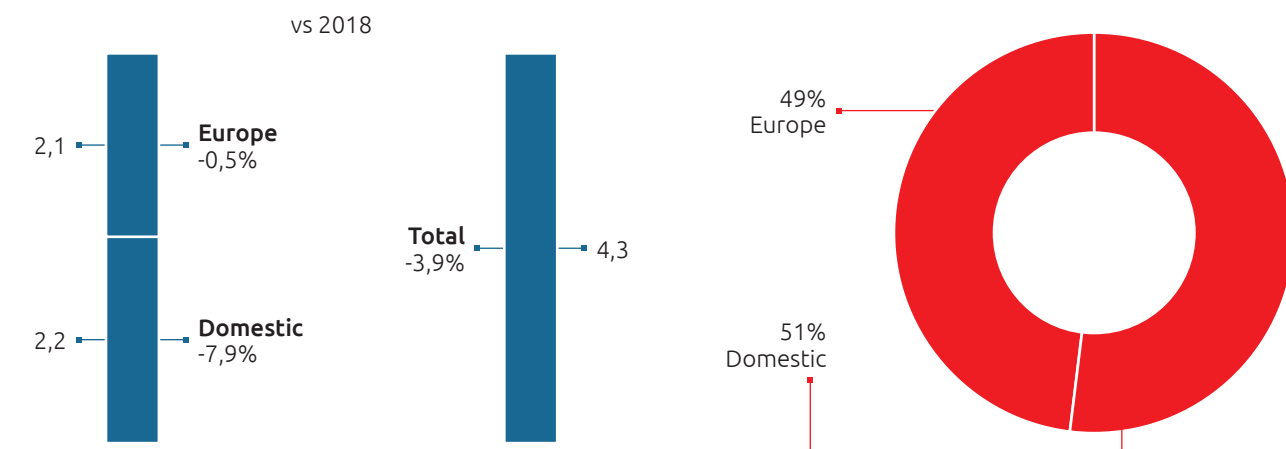
Il *traffico europeo* cresce del 6,1%, con 405 mila passeggeri incrementali attestandosi a 7,0 milioni. Tale crescita è da attribuirsi prevalentemente alle compagnie *low cost*. **Ryanair**, con 127 mila passeggeri incrementali, ha attivato 8 nuovi collegamenti (dei quali 4 stagionali estivi) portando il proprio network europeo, che in precedenza già contava 10 destinazioni, a 18. **Wizz Air**, con 72 mila passeggeri incrementali, ha attivato dalla stagione summer 2018 Skopje e Vilnius e Debrecen da dicembre, oltre ad un collegamento giornaliero per Vienna a partire da febbraio 2019 e Ohrid dalla stagione summer 2019.

Positivo anche il contributo di **Vueling**, con 57 mila passeggeri incrementali, che ha potenziato le frequenze su Barcellona e Parigi Orly; di **Fly Ernest** (+36 mila passeggeri), che ha attivato il collegamento verso Kiev da ottobre 2018 e Kharkiv da marzo 2019; di

TAP (+31 mila passeggeri), che ha incrementato il collegamento verso Oporto; di **Aigle Azur** (+30 mila passeggeri) con Parigi Orly attivata da settembre 2018; di **Air France** (+27 mila passeggeri) e di **Air Europa** (+22 mila passeggeri), che hanno incrementato le frequenze rispettivamente verso Parigi CDG e verso Madrid.

Il *traffico intercontinentale* cresce dell'11,8%, con 345 mila passeggeri incrementali, attestandosi a 3,3 milioni di passeggeri serviti. Le aree geografiche che hanno contribuito ai risultati sono il **Nord America** per effetto di Air Italy, che continua ad operare le tratte New York e Miami ed ha attivato nell'attuale stagione summer nuove destinazioni stagionali (San Francisco, Los Angeles e Toronto), l'**Estremo Oriente** con Air China, Air Italy, Neos e Kuwait Airways, l'**Africa** con Neos, Blu Panorama, easyJet ed Air Cairo ed il **Medio Oriente** con Qatar Airways, Oman Air e Neos.

1° SEMESTRE 2019 - TRAFFICO PASSEGGERI PER L'AEROPORTO DI LINATE (IN MILIONI)

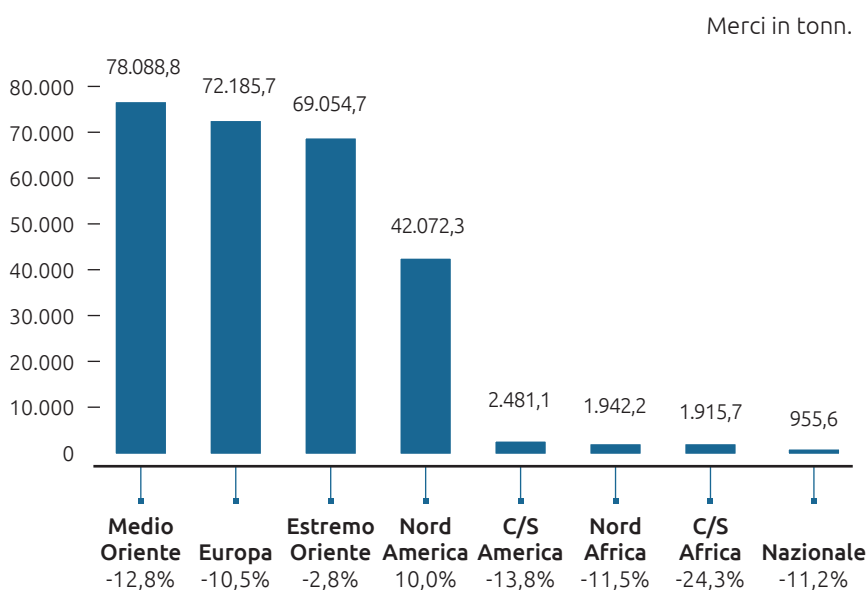


Linate

A Linate il *traffico domestico* risulta in calo rispetto al primo semestre 2018 (-7,9% con -186 mila passeggeri), per effetto della riduzione di Alitalia del 5,0% (-107 mila passeggeri) imputabile in gran parte alla navetta Linate-Fiumicino (-10,3%) e dalla scelta di Air Italy di concentrare la propria operatività sullo scalo di Malpensa da aprile 2018.

Il *traffico europeo* risulta sostanzialmente in linea con il semestre 2018 (+0,5%) per effetto delle buone performance sia di British Airways (+21 mila passeggeri), che ha registrato un incremento dei passeggeri serviti su London City e London Heathrow, sia di Iberia (+11 mila passeggeri), la quale ha trasferito da Malpensa un volo giornaliero per Madrid a partire dal mese di febbraio 2018. A fronte di tale incremento si registra il calo di Alitalia (-0,8%), risultato netto delle riduzioni apportate su Londra Heathrow e Parigi Orly e l'attivazione di Madrid e Lussemburgo da aprile 2018 e di Ginevra da settembre 2018.

1° SEMESTRE 2019 - TRAFFICO MERCI PER AREA GEOGRAFICA AEROPORTI GESTITI DA SEA



La variazione % è riferita al confronto con il 1° semestre 2018

La distribuzione per area geografica evidenzia criticità su tutte le aree ed in particolare sul Medio Oriente, che fa registrare un calo di 11,5 mila tonnellate (-12,8%).

Solo il Nord America risulta in controtendenza, con una crescita di 3,8 mila tonnellate (+10%).

Conto economico

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018	Variazione	Var % 2019/2018
Ricavi di gestione	343.449	324.749	18.700	5,8%
Ricavi per lavori su beni in concessione	17.746	11.889	5.857	49,3%
Totale ricavi	361.195	336.638	24.557	7,3%
Costi di gestione				
Costi del lavoro	96.117	94.903	1.214	1,3%
Altri costi di gestione	112.725	102.507	10.218	10,0%
Totale costi di gestione	208.842	197.410	11.432	5,8%
Costi per lavori su beni in concessione	16.288	11.039	5.249	47,5%
Totale costi	225.130	208.449	16.681	8,0%
Margine operativo lordo / EBITDA⁽¹⁾	136.065	128.189	7.876	6,1%
Accantonamenti e svalutazioni/(rilasci)	(716)	976	(1.692)	(173,4%)
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	8.526	7.539	987	13,1%
Ammortamenti	38.288	35.934	2.354	6,6%
Risultato operativo	89.967	83.740	6.227	7,4%
Proventi da partecipazioni	8.753	4.248	4.505	106,0%
Oneri finanziari netti	8.521	7.855	666	8,5%
Risultato prima delle imposte	90.199	80.133	10.066	12,6%
Imposte dell'esercizio	24.038	22.689	1.349	5,9%
Risultato netto	66.161	57.444	8.717	15,2%
Risultato di pertinenza dei terzi	1	1	0	0,0%
Risultato del Gruppo	66.160	57.443	8.717	15,2%

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

I ricavi della gestione al 30 giugno 2019, pari a 343.449 migliaia di euro, risultano in crescita di 18.700 migliaia di euro (+5,8%). Tale positiva performance è principalmente attribuibile allo sviluppo del traffico, che ha determinato l'incremento sia dei ricavi *Aviation* per 9.147 migliaia di euro, che dei ricavi derivanti dalle attività *Non Aviation* per 7.568 migliaia di euro. I ricavi del business *Energy* crescono di 1.867 migliaia di euro, mentre l'attività del business *General Aviation* evidenzia ricavi in linea

con il primo semestre 2018. I costi della gestione risultano in crescita di 11.432 migliaia di euro (+5,8%) principalmente per effetto degli oneri connessi all'incremento del traffico e dell'aumento dei costi unitari energetici. Il margine determinato dai ricavi e costi per lavori su beni in concessione è pari a 1.458 migliaia di euro, in crescita per effetto degli investimenti sostenuti nel periodo.

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il Risultato operativo lordo (EBITDA) è pari a 136.065 mi-

gliaia di euro, in crescita del +6,1% rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio 2018. Il Risultato operativo, pari a 89.967 migliaia di euro (+7,4%), risente dell'impatto dell'applicazione del principio contabile IFRS 16 e dell'entrata in esercizio di alcuni investimenti. L'Utile netto è pari a 66.161 migliaia di euro, in aumento di 8.717 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (+15,2%).

Di seguito si commentano le principali voci del conto economico.

Ricavi

I ricavi di gestione al 30 giugno 2019 (al netto della componente relativa ai lavori per beni in concessione) sono pari a 343.449 migliaia di euro ed includono ricavi *Aviation* per 205.948 migliaia di euro (196.801 migliaia di euro nel primo semestre 2018), ricavi *Non Aviation* per 122.309 migliaia di euro (114.741 migliaia di euro nel primo semestre 2018), ricavi *General Aviation* per 5.927 migliaia di euro (5.809 migliaia di euro nel primo semestre del 2018) e ricavi *Energy* per 9.265 migliaia di euro (7.398 migliaia di euro nel primo semestre 2018).

I ricavi di gestione risultano in aumento di 18.700 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (+5,8%). Tale *performance* è prevalentemente determinata da:

- *Aviation* per +9.147 migliaia di euro, prevalentemente per effetto dei maggiori volumi di traffico registrati nel periodo in esame.
- *Non Aviation* per +7.568 migliaia di euro, con una crescita organica di tutti i principali business (*Shops, Food & Beverage, Car Rental, Parking, Cargo, Bank Services*).
- *Energy* per +1.867 migliaia di euro, dovuti principalmente ai maggiori volumi di vendita di energia elettrica verso terzi.
- *General Aviation* per +118 migliaia di euro, da attribuirsi principalmente alla gestione dei corrispettivi regolamentati dell'aeroporto di Malpensa, non presenti nel primo semestre del 2018.

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 11.889 migliaia di euro nel primo semestre 2018 a 17.746 migliaia di euro nel primo

semestre 2019, con un incremento del +49,3%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark up* rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione, sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

Costi di gestione

I costi di gestione al 30 giugno 2019, al netto dei costi per lavori sui beni in concessione, sono pari a 208.842 migliaia di euro, in aumento rispetto all'esercizio precedente di 11.432 migliaia di euro (+5,8%). I costi del primo semestre 2019 incorporano componenti *non recurring* pari a 1.907 migliaia di euro, interamente attribuibili ad incentivi all'esodo, pertanto il confronto con il primo semestre 2018, che a sua volta includeva componenti non ricorrenti per 69 migliaia di Euro, evidenzia un incremento netto pari a 9.594 migliaia di euro (+4,9%).

Al netto delle componenti non ricorrenti, l'incremento dei costi è prevalentemente determinato:

- dal costo del lavoro di Gruppo, in diminuzione di 624 migliaia di euro (-0,7%) rispetto allo stesso periodo del 2018 (94.834 migliaia di euro nel primo semestre 2018, 94.210 migliaia di euro nel primo semestre del 2019). Tale dinamica è dovuta alla rimodulazione del premio di risultato, che nel 2019 sarà erogato a fronte del progetto "Bridge" e quindi concentrato nella seconda parte dell'anno, a differenza di quanto avvenuto nel primo semestre 2018 che

già ne recepiva gli effetti pro quota. Nel periodo in esame si è registrato l'incremento dei costi del nuovo sistema tariffario INAIL relativo ai premi assicurativi obbligatori a copertura del rischio infortuni sul lavoro. L'organico del semestre, pari a 2.795 Full Time Equivalent, risulta in incremento di 21 FTE rispetto allo stesso periodo del 2018 (2.774 FTE);

- dagli altri costi di gestione, che risultano in aumento di 10.218 migliaia di euro (+10,0%) rispetto allo stesso periodo del 2018, passando da 102.507 migliaia di euro del primo semestre 2018 a 112.725 migliaia di euro del primo semestre 2019. Tale crescita è stata determinata dall'incremento dei costi legati ai volumi di traffico per 2.442 migliaia di euro (vigilanza, canoni pubblici, fee connesse alla gestione dei parcheggi, costi di supporto al passeggero, carburanti e prodotti chimici), dall'aumento dei costi unitari energetici – metano e CO₂ – per 5.829 migliaia di euro e da maggiori costi caratteristici (manutenzioni, utensileria, canoni hardware e software) per 1.947 migliaia di euro.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 11.039 migliaia di euro nel primo semestre 2018 a 16.288 migliaia di euro nel primo semestre 2019. Essi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

EBITDA

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA è pari a 136.065 migliaia di euro, in crescita del +6,1% rispetto al corrisponden-

te periodo dell'esercizio 2018. Al netto delle componenti non ricorrenti precedentemente evidenziate, l'EBITDA risulta in crescita del +7,6% (+9.714 migliaia di euro).

Accantonamenti e svalutazioni/(rilasci)

Nel primo semestre 2019 la voce accantonamenti e svalutazioni/(rilasci) evidenzia un rilascio netto di 716 migliaia di euro (976 migliaia di euro di accantonamento netto nel primo semestre 2018) determinato per 182 migliaia di euro da scioglimenti netti a fondo oneri futuri (accantonamenti pari a 340 migliaia di euro nel primo semestre 2018) e da uno scioglimento netto di 534 migliaia di euro (636 migliaia di euro di accantonamento netto nel primo semestre 2018) relativo al fondo svalutazione crediti.

Lo scioglimento netto del fondo oneri futuri è determinato prevalentemente da uno scioglimento del fondo franchigie conseguente alla chiusura di alcuni contenziosi. Il rilascio netto sul fondo svalutazione crediti è legato allo scioglimento di fondi, accantonati negli esercizi precedenti, a seguito prevalentemente degli incassi legati alle attività di recupero crediti e al rispetto dei piani di rientro concordati con i clienti. I rilasci sono parzialmente compensati dagli accantonamenti, effettuati per tener conto del rischio valutato dalla Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

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

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nel primo semestre 2019 l'accantonamento netto al fondo di

ripristino e sostituzione aumenta di 987 migliaia di euro. L'accantonamento di 8.526 migliaia di euro nel primo semestre 2019 (7.539 migliaia di euro nel primo semestre 2018), a fronte del quale non è stato registrato nessun rilascio, incorpora le valutazioni sulle previste manutenzioni degli impianti nel corso della loro vita utile

Ammortamenti

Nei primi sei mesi del 2019 gli ammortamenti si incrementano di 2.354 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2018, passando da 35.934 migliaia di euro a 38.288 migliaia di euro. L'andamento degli ammortamenti nei periodi considerati riflette il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dal Gruppo, non superiore comunque alla durata della concessione e l'incremento delle immobilizzazioni il cui ammortamento è iniziato dopo il primo semestre 2018 (sviluppo progetti ICT, attrezzature di piazzale *De-Icer* e trattori, lavori di *restyling* e riqualificazione sulle aerostazioni di Linate e Malpensa T1 e nuovo magazzino operatori cargo e *handlers* sono i principali investimenti). Si segnala inoltre l'incremento legato agli ammortamenti della nuova categoria di immobilizzazioni determinata dall'IFRS 16, Diritti d'uso dei beni in leasing, pari, per il primo semestre 2019, a 727 migliaia di euro.

EBIT

L'EBIT si è attestato a 89.967 migliaia di euro a fronte di 83.740 migliaia di euro al 30 giugno 2018, in crescita del +7,4% (+6.227 migliaia di euro). Al netto delle componenti non ricorrenti, l'EBIT cresce del 9,6% pari a 8.065 migliaia di euro (da 83.809 migliaia di euro nel pri-

mo semestre del 2018 a 91.874 migliaia di euro nello stesso periodo del 2019).

Proventi e oneri da partecipazioni

Nel primo semestre 2019 i proventi netti da partecipazioni registrano un aumento pari a 4.505 migliaia di euro, passando da 4.248 migliaia di euro del 2018 a 8.753 migliaia di euro del 2019 e corrispondono alla valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in società collegate. Nel confronto con l'esercizio precedente si è registrato un incremento dei proventi delle partecipazioni per effetto della differenza tra stima dei risultati e risultati effettivi della chiusura dell'esercizio 2018, in particolare con riferimento alla collegata Sacbo.

Proventi e oneri finanziari

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2019, ammontano a 8.521 migliaia di euro, in aumento di 666 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente.

Gli oneri finanziari si sono ridotti di 205 migliaia di euro, per l'effetto dei minori interessi passivi di periodo su finanziamenti a medio lungo termine a seguito della diminuzione dell'indebitamento lordo e dei minori oneri su derivati per la prosecuzione dell'ammortamento del relativo nozionale.

Nel medesimo periodo, anche i proventi finanziari si sono ridotti di 871 migliaia di euro, perché il primo semestre 2018 aveva beneficiato degli interessi attivi (976 migliaia di euro) maturati sul credito IRES ed incassati ad aprile del medesimo anno, contestualmente al credito nominale corrisponden-

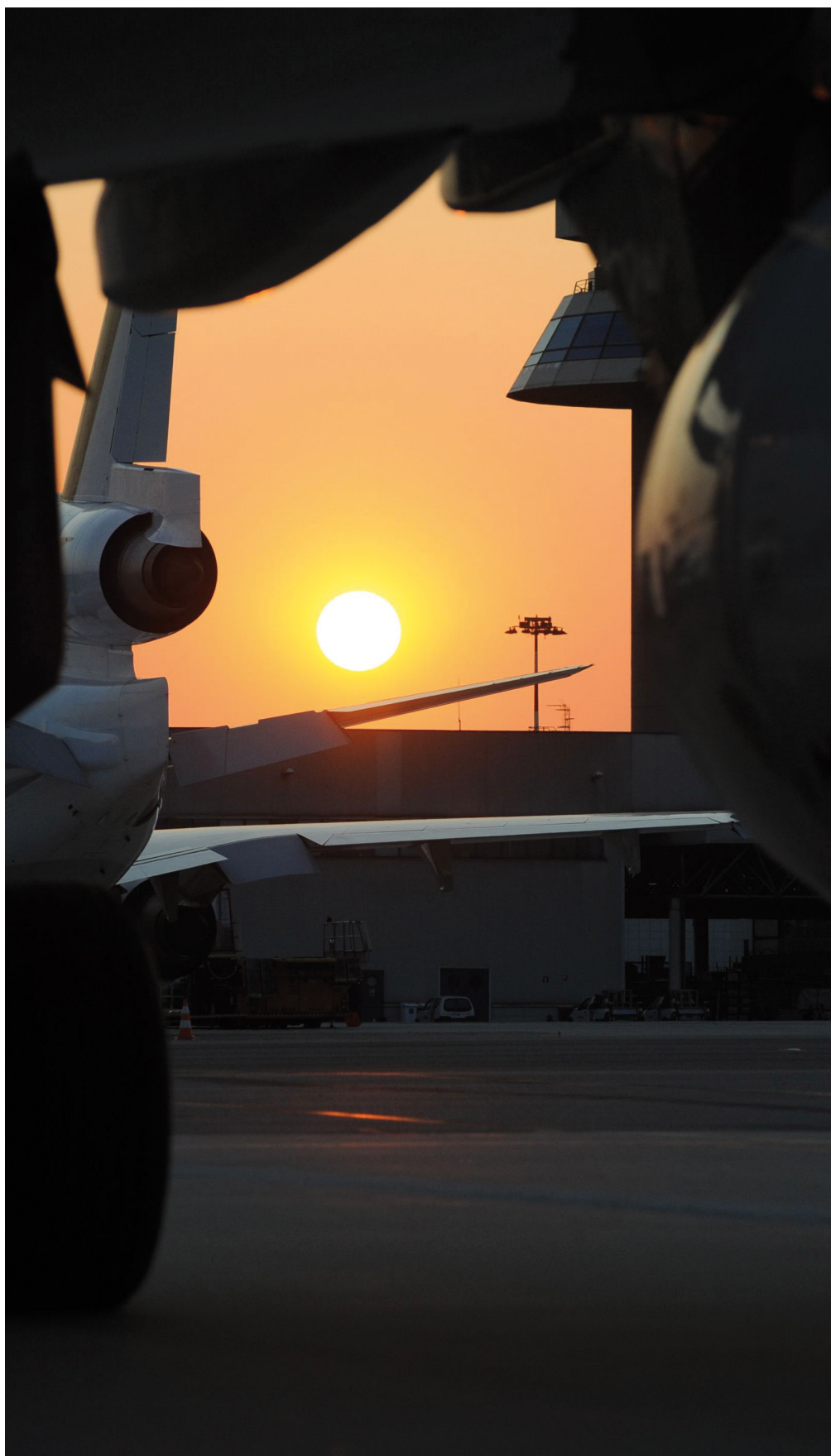
te. Al netto di tale componente i proventi finanziari nel corso del primo semestre del 2019 sono aumentati di 105 migliaia di euro, prevalentemente per la negoziazione di più favorevoli condizioni di remunerazione della liquidità in giacenza su alcuni conti correnti del Gruppo SEA.

Imposte

Le imposte del primo semestre 2019 ammontano a 24.038 migliaia di euro in aumento rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, principalmente per effetto dell'incremento, pari a 10.066 migliaia di euro, dell'utile ante imposte (90.199 migliaia di euro nel semestre 2019 e 80.133 migliaia di euro nel semestre 2018) parzialmente compensato dall'effetto combinato dei seguenti elementi
i) maggiore percentuale di deduzione dell'IMU; *ii)* beneficio derivante dall'agevolazione del c.d. "superammortamento" sui beni strumentali nuovi; *iii)* deducibilità delle perdite attuariali a fronte invece di utili attuariali tassati nel semestre precedente.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia un incremento di 8.717 migliaia di euro, passando da 57.443 migliaia di euro al 30 giugno 2018 a 66.160 migliaia di euro al 30 giugno 2019.



Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata del Gruppo

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	981.274	986.469	(5.195)
Immobilizzazioni materiali	208.937	205.483	3.454
Diritti d'uso beni in leasing	4.579		4.579
Investimenti immobiliari	3.405	3.408	(3)
Partecipazioni in società collegate	68.798	67.914	884
Altre partecipazioni	26	26	0
Imposte differite attive	56.048	54.185	1.863
Altri crediti non correnti	190	188	2
Capitale immobilizzato (A)	1.323.257	1.317.673	5.584
Rimanenze	1.784	1.934	(150)
Crediti commerciali	140.686	121.005	19.681
Crediti per imposte dell'esercizio	468	1.048	(580)
Altri crediti	16.806	9.527	7.279
Attività di esercizio a breve	159.744	133.514	26.230
Debiti commerciali	155.723	153.394	2.329
Altri debiti	192.898	192.476	422
Debiti per imposte dell'esercizio	47.501	18.541	28.960
Passività di esercizio a breve	396.122	364.411	31.711
Capitale circolante netto (B)	(236.378)	(230.897)	(5.481)
Fondi rischi e oneri (C)	(165.168)	(167.861)	2.693
Fondi relativi al personale (D)	(48.718)	(46.214)	(2.504)
Altri debiti non correnti (E)	(13.964)	(13.964)	0
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	859.029	858.737	292
Patrimonio netto di Gruppo	(424.634)	(459.101)	34.467
Patrimonio netto di terzi	(26)	(25)	(1)
Indebitamento finanziario netto	(434.369)	(399.611)	(34.758)
Totale fonti di finanziamento	(859.029)	(858.737)	(292)

Al 30 giugno 2019, il capitale immobilizzato, pari a 1.323.257 migliaia di euro, aumenta rispetto al 31 dicembre 2018 di 5.584 migliaia di euro, principalmente per effetto i) della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari

a 35.900 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 37.561 migliaia di euro (ammortamenti esposti al netto dell'effetto IFRS 16); ii) della valutazione di una nuova categoria di immobilizzazioni definita dall'IFRS 16, Diritti d'uso dei beni in leasing,

per un valore pari a 4.579 migliaia di euro al 30 giugno 2019. Il nuovo principio prevede infatti la classificazione come beni d'azienda delle immobilizzazioni in leasing che rispettano le caratteristiche definite dal principio stesso; iii) dell'incremento del valore delle

partecipazioni collegate (884 migliaia di euro); *iv*) dell'incremento delle imposte differite attive nette per 1.863 migliaia di euro.

Il Capitale circolante netto, negativo per 236.378 migliaia di euro, migliora di 5.481 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018. Tale dinamica è da imputarsi prevalentemente *i*) all'aumento dei crediti commerciali, principalmente a seguito dei maggiori ricavi conseguiti nell'esercizio in esame; *ii*) al maggior debito per imposte dirette, legato ai tempi di versamento

dell'acconto; *iii*) all'aumento del debito per i servizi antincendio; *iv*) all'incremento degli altri crediti.

Il Capitale investito netto al 30 giugno 2019 ammonta a 859.029 migliaia di euro, sostanzialmente in linea rispetto al 31 dicembre 2018.

Gli altri debiti non correnti si riferiscono principalmente ai debiti verso dipendenti iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predeterminato di lavoratori,

che raggiungeranno, entro agosto 2023, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Risultano in linea rispetto a dicembre 2018 perché le dinamiche di uscita dei lavoratori non hanno determinato modifiche nella quota non corrente del debito.

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018	Variazione
Rimanenze	1.784	1.934	(150)
Crediti commerciali	140.686	121.005	19.681
Debiti commerciali	(155.723)	(153.394)	(2.329)
Crediti / (debiti) diversi	(223.125)	(200.442)	(22.683)
Totale capitale circolante netto	(236.378)	(230.897)	(5.481)

Indebitamento finanziario netto

L'indebitamento finanziario netto pari a 434.369 migliaia di euro al 30 giugno 2019 aumenta di 34.758 migliaia di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2018 (399.611 migliaia di euro). L'incremento netto recepisce l'effetto della prima applicazione del principio contabile IFRS 16 dei beni in leasing per un importo pari a 5.031 migliaia di euro.

La positiva generazione di cassa della gestione corrente ha permesso di finanziare le attività di investimento in immobilizzazioni materiali e immateriali e il pagamento dei dividendi per 98,8 milioni di euro.

Indicatori Alternativi di Performance

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

- L'EBITDA o "Margine operativo lordo" o "Risultato operativo lordo" è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi esclusi accantonamenti e svalutazioni.
- L'"EBIT" o "Risultato operativo" è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi inclusi accantonamenti e svalutazioni.
- Per "Indebitamento finanziario netto" o "Posizione finanziaria netta" si intende liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti) e del *fair value* dei derivati a copertura di poste dell'indebitamento finanziario.
- Per "Capitale circolante netto" si intende somma di rimanenze, crediti commerciali, altri crediti correnti, altre attività finanziarie correnti, crediti tributari, altri debiti, debiti commerciali e debiti per imposte.
- Per "Capitale investito netto" si intende la somma del "Capitale circolante netto" così come sopra definito e immobilizzazioni al netto dei fondi relativi al personale, altri debiti non correnti e di fondi rischi e oneri.
- Per "Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali" si intendono gli investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali desumibili dalle informazioni riportate nella Nota integrativa del Gruppo SEA, al netto degli utilizzi del fondo di ripristino.
- Per "Componenti non *recurring*" si intendono le poste derivanti da operazioni non ricorrenti.

Tali poste, a giudizio del management e laddove specificato, possono essere escluse per una migliore comparabilità e valutazione dei risultati di bilancio. Alcuni degli indicatori sopra elencati sono, nella presente Relazione sulla gestione, esposti e descritti al netto delle "Componenti non *recurring*".

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

Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2019

Bridge Linate-Malpensa

Si è concluso il trasferimento da Linate a Malpensa di tutte le attrezzature necessarie per lo svolgimento delle attività aeroportuali nel periodo di chiusura dell'aeroporto di Linate, dal 27 luglio al 27 ottobre 2019, durante il quale nell'aeroporto di Linate saranno realizzati importanti lavori infrastrutturali al fine di migliorarne la qualità e la sicurezza: sarà rifatta la pista, realizzato un nuovo Baggage Handling System (BHS) e iniziata la riqualificazione del Terminal passeggeri.

Nuovo Terminal di aviazione generale a Milano Malpensa

In data 23 luglio 2019 è stato inaugurato il nuovo Terminal di Business & General Aviation dell'aeroporto internazionale di Malpensa, gestito da SEA Prime. Il nuovo Terminal sorge in un'area dedicata dell'aeroporto, situata tra il Terminal 1 ed il Terminal 2 e ha in dotazione un piazzale di circa 50.000 mq, oltre all'hangar di 5.000 mq, dedicato al ricovero di *executive jet* di ultima generazione.

Evoluzione prevedibile della gestione

Nel secondo semestre dell'esercizio il Gruppo sarà impegnato nella gestione del trasferimento del traffico dell'aeroporto di Linate all'aeroporto di Malpensa e nel contestuale programma di investimenti a Linate per il completo rifacimento della pista di volo e dei raccordi, l'adeguamento ai nuovi standard di sicurezza dell'impianto di controllo dei bagagli da sti-

va e la demolizione e successiva ricostruzione di una sezione del terminal passeggeri, i cui lavori si protrarranno anche a seguito della riapertura dello scalo, per concludersi definitivamente ad inizio 2021.

La chiusura di Linate e il trasferimento della sua operatività a Malpensa comporteranno ricavi

cessanti e costi sorgenti pertanto, nonostante i buoni risultati conseguiti nel semestre in esame ed il positivo andamento del traffico, i risultati 2019, per effetto di tali eventi non ricorrenti, sono previsti in riduzione rispetto all'esercizio 2018.

Andamento operativo – Analisi di settore

Commercial Aviation

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

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

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

General Aviation

Il *business General Aviation* include le attività di aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* sia a Linate sia a Malpensa.

Energy

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

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

	Commercial Aviation		General Aviation		Energy		Consolidato	
	1° semestre		1° semestre		1° semestre		1° semestre	
(in migliaia di euro)	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
RICAVI di GESTIONE	328.257	311.542	5.927	5.809	9.265	7.398	343.449	324.749
EBITDA	131.726	123.702	3.844	3.887	495	600	136.065	128.189
EBIT	86.648	80.545	2.921	2.885	398	310	89.967	83.740

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.

Commercial Aviation

Ricavi

Nel primo semestre 2019 i ricavi del business **Commercial Aviation** sono pari a 328.257 migliaia di euro, in crescita di 16.715 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (+5,4%).

Tale crescita è prevalentemente determinata dalle seguenti aree:

- **Aviation** per **9.147** migliaia di euro (da 196.801 migliaia di euro nel primo semestre 2018 a 205.948 migliaia di euro nello stesso periodo del 2019). A tale incremento hanno contribuito i maggiori volumi di traffico per 8.016 migliaia di euro (+4,6%), l'incremento delle tariffe per 970 migliaia di euro e l'aumento dei ricavi da spazi regolamentati per 161 migliaia di euro.
- **Non Aviation**, per **7.568** migliaia di euro (da 114.741 migliaia di euro nel primo semestre 2018 a 122.309 migliaia di euro nel corrispondente periodo del 2019). Tale performance è stata principalmente determinata dai buoni risultati dei comparti Retail (Shops, Food & Beverage, Car Rental e Bank Services) per 2.080 migliaia di euro (+4,4%) e Parcheggi per 2.469 migliaia di euro (+7,5%). Rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente risultano in crescita anche i segmenti Premium Services (Sale VIP e Fast Track) per 1.520 migliaia di euro e Real Estate per 564 migliaia di euro. I ricavi relativi al comparto Cargo si attestano a 9.280 migliaia di euro, con un incremento pari a 1.209 migliaia di euro rispetto al 2018 (+15,0%), a seguito del rinnovo di alcuni contratti e dell'ampliamento degli spazi in utilizzo a nuovi *tenant*. In aumento di 233

migliaia di euro anche i ricavi di Advertising, che confermano il consolidamento degli investimenti del comparto lusso, specialmente a Malpensa. In controtendenza i ricavi per servizi che registrano una flessione del 4,9% (-507 migliaia di euro).

Nel comparto *Retail*, i ricavi da *Shops* registrano una crescita di 1.161 migliaia di euro (+4,6%). A tale performance hanno contribuito gli incrementi di fatturato dell'area Extra-Schengen al Terminal 1, che registra un incremento della spesa media a passeggero, in particolare sul segmento lusso.

I ricavi del segmento *Food & Beverage* sono cresciuti di 461 migliaia di euro (+4,5%).

Nel primo semestre del 2019 a Linate prosegue la buona performance dei format presenti soprattutto in *airside*, in controtendenza rispetto all'andamento del traffico (-3,9%). A Malpensa Terminal 1, per effetto della crescita del traffico e anche grazie ai nuovi format inaugurati nel corso del 2018, la ristorazione consolida un trend di crescita positivo, sia in area *landside* che *airside*.

I ricavi del comparto *Car Rental* registrano una crescita di 176 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2018 (+2,2%), principalmente per effetto delle buone performance degli operatori di Malpensa. Si conferma particolarmente positivo il trend di fatturato al Terminal 2, con la saturazione di tutti gli spazi disponibili.

I ricavi da *Bank Services* hanno registrato un incremento di 282 migliaia di euro (+7,0%), attribuibile all'andamento positivo dell'attività di rimborso IVA e di cambio valuta.

Costi operativi

I costi operativi del business **Commercial Aviation** passano da 188.690 migliaia di euro del primo semestre del 2018 a 197.989 migliaia di euro dello stesso periodo del 2019, in aumento di 9.299 migliaia di euro (+4,9%).

Al netto delle componenti di costo non ricorrenti e relative ai piani di incentivazione all'esodo, pari a 1.869 migliaia di euro nel 2019 e 69 migliaia di euro nel primo semestre 2018, i costi operativi aumentano di 7.499 migliaia di euro (+4,0%). A tale dinamica contribuiscono:

- il costo del lavoro in riduzione di 630 migliaia di euro (-0,7%), per effetto della differente tempistica di maturazione del premio di risultato, quest'anno erogato a fronte del periodo Bridge (27 luglio – 27 ottobre 2019). Nel periodo in esame si è registrato l'incremento dei costi del nuovo sistema tariffario INAIL relativo ai premi assicurativi obbligatori a copertura del rischio infortuni sul lavoro;
- l'aumento dei costi operativi e di materiali per complessivi 8.129 migliaia di euro rispetto allo stesso semestre del 2018, dovuto prevalentemente all'effetto dei maggiori costi legati ai volumi di traffico, pari a 2.413 migliaia di euro (pulizie, costi per supporto al passeggero e

attività di security) ed alla dinamica crescente dei costi energetici di 3.493 migliaia di euro (metano 2.956 migliaia di euro e CO2 537 migliaia di euro) e dei costi caratteristici per 2.223 migliaia di euro (manutenzioni).

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, nel primo semestre del 2019 l'EBITDA si attesta a 131.726 migliaia di euro (123.702 migliaia di euro nel primo semestre 2018), in crescita di 8.024 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (+6,5%). Escludendo le componenti straordinarie sopra menzionate, l'incremento risulta pari a 9.824 migliaia di euro (+7,9%). Gli ammortamenti e gli accantonamenti netti al fondo di ripristino, al fondo rischi e oneri ed al fondo svalutazione crediti sono superiori al primo semestre del 2018 di complessivi 1.921 migliaia di euro.

Conseguentemente l'EBIT del *business Commercial Aviation* risulta nel primo semestre del 2019 pari a 86.648 migliaia di euro, in crescita di 6.103 migliaia di euro (+7,6%) rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente. Escludendo le componenti *non recurring*, l'EBIT del primo semestre del 2019 si attesta a 88.517 migliaia di euro, in incremento di 7.902 migliaia di euro (+9,8%) rispetto al corrispondente periodo del 2018.

Investimenti

I principali investimenti del *business Commercial Aviation* sono identificabili soprattutto con le opere propedeutiche al trasferimento del traffico a seguito della chiusura dell'aeroporto di Linate prevista dal 27 luglio al 27 ottobre 2019. Sono di seguito riportati al-

cuni degli interventi:

- ampliamento delle isole di check in e incremento del numero delle stesse a Malpensa Terminal 1;
- incremento caroselli bagagli in partenza al Terminal 1;
- raddoppio dei varchi egates e ripristino aree gates di imbarco;
- nuovo parcheggio operatori;
- opere di riconfigurazione della viabilità all'esterno del Terminal 2;
- opere di riqualifica vie di rullaggio al Terminal 2.

Altre informazioni

Investimenti/Sviluppi spazi Aviation

L'andamento degli spazi aviation nel primo semestre 2019 registra un incremento degli spazi operativi destinati ad alcuni vettori in linea con il piano di sviluppo degli stessi.

Sviluppo del comparto retail

I risultati raggiunti dal sistema retail in entrambi gli scali gestiti da SEA sono positivi. Da un'analisi sull'andamento generale del *tax free shopping* in Italia nei primi cinque mesi del 2019, si evince che le nazionalità di passeggeri considerati top spender (Cina ed Emirati Arabi), hanno registrato un decremento del numero di transazioni effettuate, con un importo medio però più elevato, che ha prodotto un incremento del valore totale delle vendite. Il trend definisce una clientela extra-Schengen, sempre più orientata verso i prodotti del lusso. Su Malpensa Terminal 1 le eccellenti performance di brand come Loro Piana, mostrano il potenziale di crescita del segmento Luxury, e gli incrementi di fatturato dell'area airside e nello specifico della Piazza del Lusso e del Pop, trainano la crescita complessiva del Terminal 1. A Linate si è invece registrata una minor per-

formance dell'area shops (-10,3%) influenzata dalla flessione dei voli e dall'anticipazione di alcune chiusure in vista del restyling.

Il segmento *Food & Beverage*, grazie a un'offerta arricchita e ristrutturata nel corso 2018 al Terminal 1 di Malpensa e all'aumento del traffico, registra una buona performance nel primo semestre 2019. Tale offerta è stata potenziata in vista del trasferimento dei voli su Malpensa. Al Terminal 2 si segnala la sostituzione del format "Wine & Food" agli imbarchi, con una hamburgeria gourmet a marchio "MU Finest Italian Burger".

Accordi bilaterali

Nel contesto della recente fase di transizione governativa, le autorità nazionali competenti non hanno sottoscritto nuovi accordi bilaterali aeronautici con Paesi terzi negli ultimi mesi. È invece proseguita l'attività negoziale comunitaria, condotta dalla Commissione UE, che sta negoziando accordi verticali tra Europa ed ASEAN (Association of Southeast Asian Nations), Oman, Tunisia e Turchia, mentre è stato perfezionato l'accordo con il Qatar e sono invece stati sospesi i negoziati con Brasile ed EAU.

Sviluppo della destinazione e attività di Co-Marketing

Le iniziative intraprese nell'ambito dello Sviluppo della destinazione hanno l'obiettivo di aumentare la visibilità internazionale non solo degli aeroporti di Milano ma anche della destinazione Milano/Lombardia. In questo contesto continua la collaborazione con i soggetti istituzionali quali Camera di Commercio, Comune di Milano, Regione Lombardia.

Nel corso del primo semestre del 2019 sono stati diversi gli eventi realizzati a supporto delle compagnie per la promozione di nuove tratte o di nuovi servizi offerti da queste ultime attraverso i social

media, newsletter, DEM, online banner ed eventi di lancio.

General Aviation

Ricavi e costi

I ricavi del *Business General Aviation* sono pari a 5.927 migliaia di euro, in aumento di 118 migliaia di euro (+2,0%) rispetto al medesimo periodo dell'esercizio 2018.

L'aumento dei ricavi è principalmente riconducibile alla gestione dei corrispettivi regolamentati dell'aeroporto di Malpensa pari a 471 migliaia di euro, non presenti nel primo semestre del 2018 (la convenzione è stata stipulata nel gennaio 2019), parzialmente compensata dai mancati ricavi di vendita carburanti nel 2019, pari 305 migliaia di euro, e da minori ricavi ancillari pari a 48 migliaia di euro.

L'incremento dei costi operativi, al netto delle componenti non ricorrenti pari a 28 migliaia di euro (incentivi all'esodo), risulta pari a 133 migliaia di euro (+6,9%), per effetto dell'andamento della gestione caratteristica (manutenzioni piste e strade, materiali vari, vestiario e costi commerciali).

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte l'EBITDA del primo semestre 2019 è pari a 3.872 migliaia di euro, in diminuzione di 15 migliaia di euro (-0,4%) rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

L'EBIT risulta in crescita di 64 migliaia di euro (+2,2%), per effetto della contabilizzazione nell'esercizio precedente di accantonamenti al fondo rischi su crediti.

Investimenti

I principali investimenti del business *General Aviation* sono riconducibili ai lavori per la realizzazione del nuovo terminal di aviazione generale a Malpensa.

Energy

Dati quantitativi

Nel primo semestre del 2019 la produzione totale di energia elettrica destinata alla vendita ha registrato un incremento del 9,6% (14,8 milioni di kWh) rispetto al corrispondente periodo del 2018 attestandosi a 169,8 milioni di kWh, di cui circa il 56% destinato ai fabbisogni degli scali gestiti dal Gruppo SEA.

La produzione di energia elettrica destinata alla rete di distribuzione esterna ha registrato invece un incremento del 30,2% (+17,2 milioni di kWh) rispetto al primo semestre del 2018 attestandosi a 74,3 milioni di kWh.

Una parte dell'energia immessa in rete, circa 57,7 milioni di kWh, è stata venduta all'ingrosso tramite la Borsa dell'energia elettrica, a cui sono cedute anche tutte le eccedenze produttive.

La restante parte, 16,6 milioni di kWh, è stata invece venduta tramite i contratti bilaterali. Tali contratti sono stati gestiti tramite l'autoproduzione sino ad aprile 2019, mentre, dal mese di maggio 2019, per soddisfare le vendite verso clienti finali, sono stati acquistati sul mercato, e poi rivenduti ai clienti gestiti con contratti bilaterali, 18,4 milioni di kWh. La vendita totale di energia elettrica con contratti bilaterali si attesta quindi a un totale di 35 milioni di kWh in aumento di circa il 5% (+1,7 milioni di kWh) rispetto al primo semestre del 2018.

Nei primi sei mesi del 2019 la produzione di energia termica ha registrato un decremento dell'1,2% rispetto al primo semestre 2018 (-2,5 milioni di kWh) attestandosi a 212,6 milioni di kWh, di cui circa il 74% destinato ai fabbisogni degli aeroporti di Linate e Malpensa.

Le vendite ai clienti terzi sono diminuite di 8,5 milioni di kWh (-13,6% rispetto al primo semestre del 2018) attestandosi a 54,6 milioni di kWh. Tale decremento di produzione è stato determinato dalla riduzione delle forniture alle utenze civili limitrofe al sedime aeroportuale di Linate attraverso l'interconnessione con la rete di teleriscaldamento di Milano.

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

Ricavi e costi

Nel corso del primo semestre 2019 il business *Energy* ha registrato ricavi pari a 9.265 migliaia di euro, in aumento di 1.867 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2018 (+25,2%).

Tale incremento è imputabile per 2.473 migliaia di euro a maggiori volumi di vendita a clienti terzi in particolare di energia elettrica, parzialmente compensati da ricavi non ricorrenti pari a 606 migliaia di euro registrati nel 2018 e relativi a conguagli per certificati bianchi degli anni precedenti.

I costi operativi del primo semestre 2019, al netto delle componenti non ricorrenti pari a 10 migliaia di euro (incentivi all'esodo), sono pari a 8.760 migliaia di euro, in aumento di 1.962 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale incremento è da attribuirsi principalmente ai costi di metano per 1.155 migliaia di euro

(soprattutto determinati dall'aumento del prezzo unitario) e all'acquisto di energia elettrica dal GME e grossisti per soddisfare le richieste dei clienti terzi per 779 migliaia di euro. Infine, gli altri costi operativi aumentano di 28 migliaia di euro.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA del primo semestre del 2019 risulta pari a 495 migliaia di euro, in decremento di 105 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2018 (e di 95 migliaia di euro al netto delle componenti *non recurring*).

L'EBIT del primo semestre 2019 si attesta a 398 migliaia di euro, in incremento di 88 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2018 (e di 98 migliaia di euro al netto delle componenti *non recurring*), dovuti ai minori ammortamenti presenti nel primo semestre del 2019.

Investimenti

I principali investimenti del *business Energy* sono riconducibili:

- ai lavori nella centrale di Malpensa per la messa in esercizio del nuovo gruppo frigorifero-elettrico da 7 MWF;
- all'installazione di 3 catalizzatori per NOx al fine di abbassare il limite a 75 mg/Nmc come stabilito dalla normativa regionale nella centrale di Linate;
- all'avvio del revamping dell'illuminazione perimetrale della centrale ed il potenziamento dell'illuminazione dei vani motore della centrale.

Emission trading

Ai sensi della Direttiva Europea 2003/87/CE, dal 1° gennaio 2005 i

gestori di impianti che emettono in atmosfera CO₂, devono essere muniti di una autorizzazione rilasciata dall'autorità nazionale competente. Ciascun impianto, inoltre, deve essere munito di speciali "diritti" che gli consentano l'emissione di CO₂ in atmosfera a titolo gratuito. Qualora i diritti assegnati annualmente e riferiti all'impianto non siano sufficienti a coprire le emissioni rilasciate, essi potranno essere acquistati sul mercato.

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

Nel primo semestre del 2019 la produzione complessiva di CO₂ del Gruppo è stata pari a circa 92.500 Tons, di cui circa 57.000 Tons generate dalla centrale di Malpensa e oltre 35.000 Tons prodotte dall'impianto di Linate.

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

I Sistemi Efficienti d'Utenza (SEU o SEESEU) sono sistemi semplici di produzione e di consumo costituiti da un impianto di produzione e da un'unità di consumo direttamente connessi tra loro mediante un collegamento privato, senza obbligo di connessione a terzi, in cui la figura del produttore e del cliente finale coincidono nel medesimo soggetto giuridico ovvero in soggetti giuridici che appartengono al medesimo gruppo societario.

Il GSE (Gestore Servizi Elettrici) in data 8 maggio 2017 ha definitivamente rilasciato la qualifica di SEESEU sia per lo scalo di Linate che per quello di Malpensa.

L'ottenimento della qualifica di SEU o SEESEU comporta il mantenimento di condizioni tariffarie

agevolate sull'energia elettrica autoprodotta, con elevata efficienza e non prelevata dalla rete, limitatamente alle parti variabili degli oneri generali di sistema e di rete, come previsto dal D.lgs. n. 115/08 e dall'articolo 25-bis del Decreto-legge n. 91/14 convertito con Legge n.116/14.

Con deliberazione ARERA n.680/2018 del 18 dicembre 2018 è stato prorogato al 1° luglio 2019 il termine (fissato precedentemente al 31 dicembre 2018) entro il quale optare per SDC o SEESEU, conseguentemente il Gruppo SEA ha deciso di optare per la soluzione SEESEU ed ha avviato tutte le attività, inclusa la stipula della convenzione con il Distributore, per rendere operativo tale sistema nel più breve tempo possibile.



Risk Management Framework

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

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

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

A maggior supporto e integrazione dei sistemi citati, a partire dal 2016, il Gruppo SEA ha implementato un modello di Enterprise Risk Management (ERM) per l'individuazione, la valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale, nonché al monitoraggio continuo degli stessi, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del management e dell'*assurance* per gli stakeholder di riferimento.

Fattori di rischio del Gruppo SEA

Di seguito sono indicati i principali rischi cui il Gruppo è potenzialmente soggetto, ritenuti tali poiché possono avere un impatto sugli obiettivi perseguiti nel Piano Strategico aziendale.

Rischi di contesto esterno

Il Gruppo SEA svolge la propria attività di gestore aeroportuale in un regime regolamentato, tuttavia i risultati economico finanziari sono ampiamente influenzati dalle dinamiche socio-politiche, macroeconomiche e concorrenziali a livello mondiale.

Evoluzione del traffico aereo

Gli sviluppi geopolitici possono avere impatti sul settore aereo, in particolare potrebbero causare variazioni del traffico in termini di volumi e/o tipologia di passeggeri. L'imminente uscita del Regno Unito dall'Europa, prorogata al 31 ottobre 2019, qualora dovesse avvenire senza alcun accordo tra Regno Unito e Unione Europea (c.d. *no-deal Brexit*), comporterebbe la perdita del diritto delle compagnie britanniche di volare liberamente da e per i paesi dell'Unione. Tuttavia, la Legge n. 41 del 20 maggio 2019, permette, in via transitoria e non oltre 18 mesi dall'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea,

di continuare ad operare collegamenti di linea point to point tra lo scalo di Milano Linate e altri aeroporti del Regno Unito, nei limiti della definita capacità operativa dello scalo di Milano Linate e a condizione di reciprocità, possibilità che il precedente assetto regolatorio non avrebbe consentito (DM n.15 del 3 marzo 2000 e succ. mod.).

Inoltre, a causa del perdurare di una congestione delle aerovie nei cieli europei durante i mesi estivi, dovuta a problematiche interne al sistema di controllo del traffico aereo, potranno verificarsi ritardi nei voli che, per quanto non imputabili al gestore, potrebbero compromettere gli alti livelli di puntualità degli aeroporti di Linate e Malpensa.

Al fine di limitare, per quanto possibile, il verificarsi di tali eventi, SEA ha per tempo allertato Eurocontrol circa i disagi che potrebbe creare tale congestione, sollecitando la messa in campo di azioni di mitigazione da parte dell'Ente.

Strategie delle compagnie aeree

Revisioni delle strategie da parte delle compagnie aeree, correlate anche a tematiche macro-economiche, possono comportare variazioni dei voli sugli aeroporti del Gruppo.

Il volume del traffico dei passeggeri e delle merci in transito presso gli scali di Linate e Malpensa costituisce un fattore chiave nell'andamento dei risultati economici del Gruppo. L'eventuale diminuzione o interruzione dei voli da parte di una

o più compagnie aeree, operanti sugli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA, potrebbe determinare una diminuzione del suddetto traffico, con conseguente effetto negativo sulle attività e sui risultati economici del Gruppo.

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

Ciò nonostante SEA ritiene di poter far fronte al rischio della diminuzione o interruzione dei voli, anche in considerazione della redistribuzione del traffico passeggeri tra le compagnie aeree operanti sul mercato e della capacità di attrarre nuovi vettori. L'eventuale redistribuzione del traffico potrà richiedere un certo periodo di tempo, influenzando temporaneamente i risultati del Gruppo.

Evoluzione del quadro regolatorio e della normativa

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

In tale contesto, il cambio dell'Ente regolatore di riferimento da ENAC ad ART (Autorità di regolazione dei Trasporti) avvenuto ufficialmente con la Legge 3 maggio 2019 recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea - Legge Europea 2018 ed entrata in vigore il 29 maggio 2019, potrebbe comportare un'evoluzione del quadro regolatorio specifico di SEA con riferimento, ad esempio, al profilo

tariffario, con conseguente impatto sui risultati del Gruppo.

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

Rischi operativi e di business

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

Airport Capacity / Efficiency

Dal 27 luglio al 27 ottobre 2019 lo scalo di Linate chiuderà per permettere l'esecuzione di alcuni importanti interventi infrastrutturali tra cui il rifacimento della pista, la realizzazione di un nuovo *Baggage Handling System* (BHS) e l'avvio della riqualificazione del Terminal passeggeri. Durante i mesi suddetti, le attività saranno trasferite presso lo scalo di Malpensa e ricollocate sullo scalo di Linate al termine dei lavori. Il Terminal 1 dovrà gestire un significativo incremento dei livelli di traffico (+30% pax e +45% mov in media nei 3 mesi, con punte fino a +40% pax e +54% mov nella settimana di picco). Durante questo periodo il Gruppo dovrà gestire i seguenti elementi di attenzione: *i)* mantenimento dei livelli di safety; *ii)* rischio di peggioramento della puntualità dei voli; *iii)* rischio di peggioramento dei livelli di servizio ai passeggeri; *iv)* rapporti con comunità locali per incremento del rumore delle attività aeronautiche.

Numerose le attività messe in campo dal Gruppo in preparazione e per gestire al meglio l'even-

to, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, il potenziamento di facilities dedicate ai passeggeri all'interno del terminal (n. banchi check-in, e-gates...), il potenziamento dell'organico e un programma di familiarizzazione del personale trasferito temporaneamente a Malpensa da Linate, il miglioramento dell'accessibilità dello scalo tramite rafforzamento mezzi pubblici (treni, Bus, Taxi condivisi), l'incremento del numero di facilitatori nel terminal e del personale dedicato alla gestione del traffico nel sedime, l'incremento dell'offerta di parcheggi. È stato inoltre potenziato il presidio della stampa e la comunicazione con il territorio.

Safety & security

La sicurezza di passeggeri e dipendenti è di primaria importanza per il Gruppo che vi dedica massima priorità e attenzione nelle attività operative e gestionali quotidiane.

Un incidente che dovesse verificarsi all'interno di uno degli scali gestiti dal Gruppo, ove transitano mediamente da 21.000 a 46.000 passeggeri al giorno, potrebbe avere gravissime conseguenze.

Il sistema di Safety Management System di cui il Gruppo è dotato, validato e controllato anche da ENAC, garantisce in termini di safety aeronautica il mantenimento dei più alti livelli di sicurezza e di qualità del servizio agendo in linea ai principi ispiratori della politica della Safety aeroportuale di SEA, ovvero:

- garantire la rispondenza progettuale, realizzativa e il mantenimento delle infrastrutture di volo, degli impianti e delle attrezzature ai più alti standard di riferimento;
- assicurare la revisione dei processi operativi per conseguire la maggiore conformità possibile ai dettami nazionali e internazionali in tema di *Safety*;

- monitorare il mantenimento degli standard di *Safety* per tutti gli operatori, i soggetti esterni operanti a qualsiasi titolo all'interno del sedime aeroportuale;
- garantire una ricorrente e adeguata formazione del personale, con priorità le risorse operative, ponendo particolare accento sui requisiti e sulle conseguenti azioni per un sempre migliore livello di *Safety*;
- garantire l'azione di sensibilizzazione e di comunicazione affinché ogni evento che possa avere riflessi sulla *Safety* venga segnalato attraverso la compilazione del Ground Safety Report.

Interruzione attività/servizi

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

Eventi naturali (es. fulmini) e/o cortocircuiti per sovraccarichi, potrebbero ad esempio causare un blackout elettrico con conseguente fermo dei sistemi informativi (spegnimento dei display, ritardi partenze); violenti nubifragi potrebbero comportare l'allagamento delle piste e/o causare l'interruzione temporanea delle attività aeroportuali, con ripercussioni sulla puntualità di scalo.

I sistemi infrastrutturali degli aeroporti del Gruppo sono progettati e costantemente mantenuti al fine di ridurre al minimo i disservizi legati a tali tipi di circostanze.

Procedure aziendali apposite sono finalizzate alla gestione di tali eventi.

Information Technology

La crescente aggressività e pervasività degli attacchi cyber a livello

globale e le nuove iniziative tecnologiche di *Digital Transformation* che coinvolgono il Gruppo SEA, possono per loro natura aumentare il rischio di vulnerabilità dei sistemi informativi e tecnologici aeroportuali.

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

A tal proposito si segnalano, in particolare, cicliche attività di *vulnerability assessment* e *penetration test* dei sistemi secondo le più moderne tecnologie e metodologie, le attività in corso per l'ottenimento della certificazione ISO 27001 e la definizione di un *framework* di riferimento del Cyber Risk che presiede a tutte le istanze tecniche e comportamentali in azienda.

Rischi finanziari

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

Rischi legali e di compliance

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

La conformità di processi e procedure agli standard nazionali e

internazionali consente di ritenere remoto il rischio di non *compliance* alle regole concessorie.

Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling

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

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

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

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

la decisione della Commissione. In ragione di quanto precede, l'unico ricorso rimasto in vita contro la decisione della Commissione è quello proposto dal Comune di Milano. L'udienza di discussione si è tenuta il 28 febbraio 2018. Con sentenza del 13 dicembre 2018, il Tribunale dell'Unione Europea ha respinto il ricorso del Comune di Milano. Avverso tale decisione il Comune ha appellato alla Corte di Giustizia, il cui giudizio è tuttora pendente. In ogni caso l'esito di tale giudizio non potrà avere alcun impatto nei confronti di SEA.

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

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

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

Successivamente all'insinuazione al passivo, SEA SpA ha ricevuto pagamenti da Alitalia in Amministrazione Straordinaria per un totale di 9.469.652,41 euro relativi ai crediti post 2 maggio in prededuzione (in origine pari a 9.622.397,82 euro). Alla data della presente relazione, pertanto, il credito insinuato in prededuzione risulta pari 152.745,41 euro, di cui 23.822,50 euro per addizionali diritti e 128.922,91 euro

per fatture varie.

Con comunicazione del 7 febbraio 2018, i Commissari hanno informato i creditori di avere richiesto al Tribunale di Civitavecchia di poter frazionare il progetto di stato passivo, iniziando con l'esame di parte dei lavoratori e prevedendo al contempo una serie di udienze nelle quali procedere alla verifica delle insinuazioni. Per tale ragione la domanda di SEA, rubricata al n. 06275, non è, ad oggi, stata ancora esaminata, né risulta fissata la data per tale verifica.

Si precisa inoltre che i crediti sorti successivamente alla data del 2 maggio 2017 e fino alla 30 giugno 2019 sono stati ad oggi interamente liquidati, fatto salvo l'importo di 401.126,92 euro (comprensivo del residuo crediti in prededuzione), in relazione al quale è in corso di svolgimento una analisi tra le parti.

L'importo per addizionali non pagate (fatturate post 2 maggio sino al 30 giugno 2019) è pari a 12.013.852 euro (si precisa che in data 5 luglio è pervenuto un pagamento di 1.472.479,50 euro a saldo addizionali novembre 2018). Allo stato attuale, tenuto conto delle incertezze connesse (i) al fatto che il Programma dei Commissari non è ancora stato approvato e non sono note le modalità di realizzazione dello stesso (ii) non è ancora stato dichiarato da parte dei Commissari il subentro nei contratti in corso con SEA con conseguente equiparazione dei Crediti Pregressi ai Crediti Correnti, si ritiene, allo stato e sulla base delle informazioni attualmente disponibili, di aver valutato gli attuali profili di incertezza e di rischio nel più ampio contesto della valutazione complessiva dei crediti commer-

ciali, prevedendo di aggiornare le stime all'ottenimento di più compiute informazioni anche in attesa dei sopracitati eventi.

SEA ha appostato nel fondo svalutazione crediti, già al 31 dicembre 2017, un importo pari a 25.252 migliaia di euro (riferito al credito pregresso ante 2 maggio 2017), credito per il quale, al momento non sussiste alcuna garanzia sull'incasso.

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

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

Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2019

Contenzioso avviato da ATA Handling

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

Tale situazione avrebbe impedito ad ATA Handling di operare sul mercato in condizioni di equilibrio, determinandone la liquidazione. Nel mese di settembre 2013 e, una seconda volta, nel mese di luglio 2014, ATA Handling aveva richiesto il risarcimento dei danni a causa degli asseriti Aiuti di Stato, ma en-

trambe le richieste sono rimaste prive di riscontro, pertanto ATA Handling ha notificato l'atto di citazione, quantificando i danni, tramite un'analisi differenziale dei due scenari (SEA Handling con aumenti di capitale e SEA Handling senza aumenti di capitale), in 93,1 milioni di euro. Da parte di SEA è già stata prodotta la documentazione atta a scardinare la tesi del prezzo predatorio, inoltre, avendo le convenute presentato eccezione di difetto di giurisdizione, ATA Handling ha introdotto avanti alla Corte di Cassazione il regolamento di Giurisdizione, al fine di accertare se la giurisdizione sulla causa risarcitoria sia di competenza del Giudice civile o del Giudice amministrativo. La Corte di Cassazione ha confermato la giurisdizione del Giudice ordinario cui la causa è stata rimessa per la prosecuzione sul merito.

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

Nel corso di tale udienza il Giudice ha preso atto dell'avvento depositato della decisione del Tribunale UE e ha quindi concesso i termini per il deposito delle memorie ex art. 183 VI comma c.p.c., rinviando la causa per la discussione sulle istanze

istruttorie all'udienza del 22 maggio 2019, ad esito della quale ha trattenuto la causa per la decisione sulle istanze istruttorie.

Alla luce del contenuto della sentenza del Tribunale UE, che ha rigettato il reclamo svolto dal Comune nei confronti della decisione della Commissione in merito alla sussistenza degli Aiuti di Stato, rimane comunque controversa sia l'automatica applicazione di tale accertamento nell'ambito del nostro ordinamento, sia, soprattutto, la sussistenza del nesso eziologico tra le circostanze accertate dalla Commissione e il danno lamentato dalla società attrice, nonché la quantificazione del suddetto danno. Alla luce di queste osservazioni, ritenendo il rischio possibile, gli Amministratori della società non hanno effettuato specifici accantonamenti. Ai fini di possibili accantonamenti, eventuali sviluppi negativi, ad oggi non prevedibili né determinabili, saranno oggetto di coerente valutazione all'esito delle ulteriori e più approfondite valutazioni tecniche in corso.

Contenzioso avviato da Emilio Nosedà dinanzi al Tribunale di Buenos Aires

Nel 2005 è stato notificato a SEA un ricorso presentato dal signor Emilio Nosedà dinanzi al Tribunale di Buenos Aires per ottenere l'adempimento di presunti impegni assunti nel 1997 da SEA nei con-

fronti di Delta Group S.A., società uruguayana di cui egli stesso era legale rappresentante e che ha supportato SEA nella fase di gara per la concessione degli aeroporti argentini.

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

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

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

In data 30 dicembre 2016 il Tribunale Commerciale n.2 di Buenos Aires ha depositato la sentenza, notificata il 2 febbraio 2017, con la quale ha rigettato la domanda proposta dal signor Nosedà e volta a ottenere gli impegni assunti nel 1997 di cui si è precedentemente parlato, condannandolo al pagamento delle spese di lite. Il signor Nosedà ha presentato appello avverso al provvedimento. La causa risulta ora in attesa di essere trasferita alla Corte di Appello; il procedimento giudiziario è attualmente sospeso in virtù del

decesso di uno dei soggetti terzi chiamati in causa.

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

Contenziosi civili SEA/ENAV

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

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

Era altresì pendente avanti il Tribunale di Milano un contenzioso avente ad oggetto l'azione di rivendica di SEA verso ENAV per i beni compresi nel D.M. 14/11/2000; l'udienza per la precisazione delle conclusioni, prevista per il 5 dicembre 2017, è stata rinviata al 29 maggio 2018. In tale udienza il Giudice ha concesso un

ulteriore rinvio al 17 luglio 2018.

Durante quest'ultima udienza le parti hanno rappresentato al giudice l'andamento delle negoziazioni, e quest'ultimo ha, quindi, rinviato la causa per la precisazione delle conclusioni al 12 febbraio 2019. In quest'ultima udienza il giudice ha preso atto dell'intervenuto accordo tra le parti e, in attesa di formalizzazione della transazione, ha rinviato il giudizio al 30 aprile 2019. In data 12 aprile 2019 le parti hanno sottoscritto l'accordo transattivo a definizione di tutti i contenziosi pendenti, notificando la rinuncia ai ricorsi e controricorsi proposti.

Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco

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

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

Negli anni, si sono susseguiti positivi e importanti pronunciamenti, alcuni divenuti definitivi, ad esito dei quali si può osservare come tutti i giudici aditi abbiano qualifi-

cato “l’onere stabilito dalla legge (il tributo), quale tributo di scopo”. Sino a ora i giudici hanno altresì accertato che a seguito dell’entrata in vigore della legge n.2/2009 tutte le somme del Fondo antincendi sono destinate alla copertura di costi e finalità del tutto estranee da quelle inizialmente previste di riduzione dei costi sostenuti dallo Stato per il servizio antincendi negli aeroporti.

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

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

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

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

In data 20 luglio 2018 è avvenuta la pubblicazione in G.U. della pronuncia della Corte Costituzionale del 3 luglio 2018 che ha dichiarato l’ille-

gittimità costituzionale dell’art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)».

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

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

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

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

Si evidenziano gli attuali giudizi pendenti di SEA SpA:

1. un giudizio innanzi alla Corte d’Appello di Roma avente a oggetto la debenza del contributo. Nell’udienza di prima comparizione, inizialmente fissata a novembre 2018 e differita al 17 maggio 2019, il giudice ha rinviato la causa per le precisazioni delle conclusioni al 19 maggio 2023.

2. Un giudizio innanzi al TAR del Lazio avente a oggetto, a seguito della ridefinizione della finalità del contributo, l’annullamento del provvedimento con cui Enac determinava le quote di contributo relative al fondo per il servizio di soccorso antincendio. A seguito dell’udienza tenutasi il 12 giugno 2019 la causa è passata in decisione per difetto di giurisdizione.

In relazione a entrambi i giudizi sopra citati, la conferma del difetto di giurisdizione del Giudice ordinario, in favore della competente commissione Tributaria comporterebbe per SEA il poter riassumere il giudizio davanti al giudice tributario stesso e far valere l’efficacia delle pronunce sopra citate anche nei propri confronti, con la conseguenza che dal 2009, per la variazione della finalità di contribuzione, nessun importo sarebbe dovuto.

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

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

2016. La Società, assistita dai propri legali, ha proposto ricorso entro i termini previsti, provvedendo però alla restituzione dei certificati verdi richiesti dall'autorità a maggio 2017, e iscrivendo un ulteriore fondo per i certificati verdi relativi al periodo 2015-2016, che risultano interamente incassati alla data di chiusura dell'esercizio 2017. I giudizi sono ancora in attesa di fissazione dell'udienza.

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

Nel corso del 2017 si è svolta una verifica da parte del Gestore dei Servizi Energetici relativamente ai certificati bianchi assegnati per il periodo 2012 – 2015. Il GSE ha valutato che l'energia termo-frigorifera utilizzata per alcuni servizi interni non possa essere incentivata; di conseguenza è stato iscritto, già nell'esercizio 2017, un fondo oneri futuri pari a 500 migliaia di euro, in quanto tali certificati risultano interamente incassati. Non ci sono ulteriori aggiornamenti rispetto a quanto riportato nella relazione di Bilancio 2018.

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

In data 26 gennaio 2017, la Corte d'Appello di Milano ha confermato la sentenza di Primo grado 7241/2015 del Tribunale di Milano che ha condannato il Ministero dei Trasporti a risarcire a SEA 31.618 migliaia di euro oltre alla rivalutazione secondo gli indici ISTAT e agli interessi al tasso legale. La

sentenza è stata notificata al Ministero ed all'Avvocatura dello Stato in formula esecutiva a febbraio 2017. In data 14 aprile 2017 il Ministero dei Trasporti ha proposto ricorso in Cassazione riprendendo le motivazioni dell'Appello senza alcuna novità sostanziale.

SEA in data 9 giugno 2017 ha provveduto al deposito in Corte di Cassazione degli atti: Controrricorso e ricorso incidentale notificato. Si è in attesa della fissazione dell'udienza.

Atto di citazione dell'arch. Colombo nei confronti di SEA SpA, SEA Prime SpA e altri tenuti in solido

In data 21 dicembre 2018 è stato notificato a SEA, SEA Prime e altri tenuti in solido, un atto di citazione a mezzo del quale l'architetto Nicoletta Colombo ha formalizzato la propria richiesta di risarcimento per danno patrimoniale - pari ad euro 65.136.114,15 - e non patrimoniale eventualmente da riquantificare in corso di causa.

Secondo l'arch. Colombo sarebbe stata violata la legge sul diritto d'autore e le pattuizioni contenute nei disciplinari d'incarico secondo le quali la proprietà ed i diritti d'autore sono riservati all'architetto a norma di legge richiamando espressamente gli articoli 2575-2578 cod. civ.

Nella relazione di bilancio 2018 SEA aveva stimato il rischio relativo a questa posizione come possibile. La pretesa dell'arch. Colombo era apparsa, infatti, del tutto incongrua.

La prima udienza era stata fissata per il 15 aprile 2019, ma, prima della scadenza dei termini per la

costituzione, l'arch. Colombo ha rinunciato agli atti e la causa è stata dichiarata estinta.

Agenzia delle Entrate – avvisi di accertamento in materia di IVA

A seguito delle note e già definite attività di verifica volte ad accertare il regolare assolvimento delle accise gravanti sull'energia elettrica utilizzata per il funzionamento degli scali di Linate e Malpensa avviate nei confronti di SEA dagli Uffici Territoriali dell'Agenzia delle Dogane di Malpensa e Linate, SEA ha ricevuto in data 16 novembre 2016 la notifica di un Avviso di Accertamento per l'anno 2011 relativo ai profili IVA della questione. Avverso tale atto è stato proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano che ha deliberato in senso favorevole all'Agenzia delle Entrate.

In data 11 dicembre 2017, infatti, è stata depositata la Sentenza n. 6835/2017 avverso la quale è stato proposto appello presso la Commissione Tributaria Regionale. In data 27 giugno 2019, la Commissione Tributaria Regionale adita ha depositato la Sentenza n. 2776/2019, pienamente favorevole alla Società, con la quale sono stati accolti i motivi dell'appello e l'Avviso di Accertamento IVA 2011 è stato annullato. La pronuncia della Commissione Tributaria Regionale, ancorché impugnabile in Cassazione da parte dell'Agenzia delle Entrate, costituisce comunque titolo valido per il rimborso di quanto provvisoriamente versato in pendenza di giudizio (2/3 della maggiore imposta accertata) aumentato dei relativi interessi maturati e maturandi. Ai fini del definitivo passato in giudicato della Sentenza n. 2776/2019, si rimane quindi in attesa che decorrano i termini per l'eventuale impu-

gnazione in Cassazione da parte dell'Amministrazione finanziaria. Con riferimento invece alle successive annualità dal 2012 al 2015, in data 9 agosto 2017, l'Agenzia delle Entrate ha notificato ulteriori quattro Avvisi di Accertamento, avverso i quali la Società, ribadendo l'infondatezza della pretesa tributaria sottostante, in analogia a quanto già fatto per l'annualità 2011 ha proposto autonomi ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale che, previa riunione dei procedimenti, sono stati respinti con la Sentenza n. 3573/12/2018. Avverso tale sentenza è stato proposto Atto di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale. Si è, al momento, in attesa della fissazione dell'Udienza di trattazione dell'Appello.

duto a costituirsi in giudizio e per il quale si è ancora in attesa della data di fissazione dell'udienza. Nel corso del 2018, sono stati inoltre discussi presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano altri sei ricorsi il cui esito di primo grado è stato pienamente favorevole alla Società con ulteriore condanna dell'Agenzia delle Entrate alla rifusione delle spese di lite. Nel corso del primo semestre 2019 sono stati inoltre discussi due ulteriori ricorsi presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano avverso altrettanti Avvisi di Liquidazione notificati negli ultimi mesi del 2018 ed il cui esito è stato pienamente favorevole alla Società. Avverso il complesso di tali Sentenze favorevoli alla Società, è prevedibile che l'Agenzia

delle Entrate non faccia decorrere i termini per il definitivo passato in giudicato procedendo alla proposizione di autonomi Atti di Appello, a seguito dei quali anche la Società provvederà a costituirsi in giudizio.

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

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

In conseguenza della notifica di numerosi Avvisi di Liquidazione in materia di imposta di registro concernenti l'applicazione dell'imposta sulla restituzione di somme come definite dalle Sentenze emesse dal Tribunale Civile di Milano, la Società ha contestato all'Agenzia delle Entrate l'erronea applicazione dell'imposta in misura proporzionale in luogo di quella fissa. Il primo dei ricorsi presentati e discussi in Commissione Tributaria Provinciale di Milano ha avuto esito favorevole essendo state giudicate fondate le richieste avanzate dalla Società con condanna dell'Agenzia delle Entrate alla rifusione delle spese. Avverso tale Sentenza favorevole, l'Agenzia delle Entrate in data 28 dicembre 2017 ha proposto Atto di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale a seguito del quale anche la Società ha provve-



Altre informazioni

Customer Care

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

I dati di puntualità 2019 disponibili (ultimo aggiornamento gennaio – maggio 2019) e raccolti tra i membri del gruppo di lavoro ACI Europe - EAPN (European Airport Punctuality Network) evidenziano un miglioramento della performance rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. I dati raccolti si riferiscono a tutte le tipologie di voli commerciali. A livello medio europeo i voli puntuali in arrivo e in partenza sono stati rispettivamente di circa l'80% e il 77,8%, percentuali superiori di circa 3 punti rispetto ai dati dell'analogo periodo dello scorso anno.

Linate migliora di due punti percentuali rispetto al 2018 e con circa l'88,3% dei voli partiti puntuali è l'aeroporto che detiene il primato degli scali compresi in questa classifica. Il secondo scalo migliore è Roma Fiumicino.

Malpensa, con circa l'80,5% dei voli partiti puntuali, è in linea con lo stesso periodo dell'anno precedente e mantiene valori di puntualità superiori alla media europea e agli aeroporti di dimensioni analoghe (in ordine decrescente Atene, Düsseldorf, Ginevra e Praga).

Sono di seguito specificati i dati relativi ai soli voli di linea passeggeri per Linate e Malpensa.

Malpensa

La puntualità in partenza cumulata al mese di giugno 2019 segna un valore di 79,1%, con un recupero di puntualità (differenza tra puntualità in partenza e puntualità in arrivo) di 2,4 punti. Anche l'analisi per Terminal mostra un andamento analogo: il Terminal 1 chiude il semestre con una puntualità in partenza del 78,8% (+1,8 punti di recupero) e il Terminal 2 con un valore consuntivo dell'79,9% (+4,2 punti di recupero).

La performance relativa ai tempi di riconsegna bagagli, da rispettare per il 90% dei casi, si attesta su valori superiori a quanto dichiarato nella Carta dei Servizi: al Terminal 1 la riconsegna del primo bagaglio entro gli standard previsti (24 minuti) è stata assicurata per il 93,7% dei voli, mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio (entro 36 minuti) è stata rispettata per il 92,5%; al Terminal 2 la riconsegna del primo bagaglio entro gli standard previsti (26 minuti) è stata assicurata per il 98,7% dei voli mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio (entro 35 minuti) è stata rispettata nel 98,6% dei voli.

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

- Terminal 1 = 2,32 bagagli disguidati/1.000 passeggeri partiti
- Terminal 2 = 0,34 bagagli disguidati/1.000 passeggeri partiti.

I tempi di attesa in coda ai filtri del controllo radiogeno del bagaglio a mano non sono in linea con i valori del Contratto di Programma: 8'35" è il dato ponderato tra i due terminal consuntivato nel primo semestre, a fronte di uno standard richiesto di 7'10". I valori sono i seguenti:

- Terminal 1 = 9'39" vs 9'00"
- Terminal 2 = 6'35" vs 7'00".

Linate

Il semestre 2019 si chiude con valori di puntualità pari a 89,4% a fronte di una puntualità in arrivo di 89,0% (recupero puntualità +0,4%).

La performance relativa ai tempi di riconsegna bagagli rientra negli standard stabiliti per il 2019:

- primo bagaglio riconsegnato in 17' nel 94,7% dei voli
- ultimo bagaglio riconsegnato in 24' nel 94,9% dei voli.

Il valore a giugno del dato relativo ai bagagli disguidati è pari a:

- 1,3 bagagli disguidati/1.000 passeggeri partiti.

Il tempo massimo di attesa in coda al controllo radiogeno del bagaglio a mano nel 90% dei casi è pari a 7'03" (7'10" il target dichiarato nel Contratto di Programma e 7'20" il target nella Carta dei Servizi).

La soddisfazione globale del passeggero: valutazione della qualità percepita

La qualità globale percepita dai passeggeri come *Customer satisfaction* dei servizi resi negli scali gestiti da SEA continua a essere rilevata tramite interviste CAPI (Computer Assisted Personal Interview) da un primario Istituto di Ricerche di Mercato. Dal 2014 SEA utilizza come indice di soddisfazione complessiva il valore CSI⁴ (modello ACSI – *American Customer Satisfaction Index*), parametro di riferimento a livello di settore industriale e di singola azienda, utilizzato a livello internazionale e che si conferma un ottimo strumento di monitoraggio e valutazione del giudizio del passeggero.

Sono di seguito indicati i valori dell'indice di *Customer Satisfaction* CSI del primo semestre 2019 rilevati sui diversi Terminal e il confronto di andamento percentuale rispetto al primo semestre 2018:

- Malpensa Terminal 1: 73,3 - 2,4%
- Malpensa Terminal 2: 72,1 - 1,2%
- Linate: 71,0 +3,1%

Complessivamente la valutazione del sistema pari a 72,4 registra una lieve flessione (-0.6%) del CSI, determinata principalmente dalla valutazione in calo di Malpensa Terminal 1, ma anche dalla lieve diminuzione della valutazione della soddisfazione del Terminal 2, giudizio parzialmente compensato dalla buona performance di Linate, raggiunto grazie ai lavori della facciata e alla diminuzione dei tempi di attesa, in linea con l'andamento del numero di passeggeri.

Il sistema di *instant feedback* introdotto tre anni fa, che rileva la sod-

disfazione del passeggero in modo continuativo attraverso *emoticon*, continua a essere utilizzato nei due scali e rende conto dei punti di criticità supportando la gestione operativa. I rilevatori installati sono a oggi 130, e le aree monitorate sono in continuo aumento.

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

SEA partecipa al programma ACI ASQ (Airport Service Quality) che vede ormai coinvolti circa 340 aeroporti su scala mondiale e oltre 100 nel contesto europeo.

Il programma è basato sui risultati delle interviste effettuate ai passeggeri in partenza dagli aeroporti partecipanti con un questionario comune che consente un benchmark omogeneo della soddisfazione espressa per i servizi ricevuti nei vari scali del mondo individuando perciò le eccellenze, le esperienze più significative (Best Practice) a cui SEA fa sempre più riferimento per implementare i nuovi servizi e migliorare l'esperienza di viaggio del passeggero negli scali di Milano.

Nel corso del 2019 (sulla base dei dati disponibili al periodo gennaio-giugno) i passeggeri transitati a Malpensa T1 hanno confermato quanto espresso nello stesso periodo del 2018, valutando positivamente sia i nuovi servizi che le aree rinnovate del terminal.

Nel contesto europeo, Malpensa T1 si distingue per l'offerta dello shopping e della ristorazione anche dal punto di vista del rapporto qualità/prezzo.

L'analisi evidenzia che il senso di "comfort percepito dal passeggero"

impatta in modo significativo sulla soddisfazione complessiva del viaggiatore e, soprattutto a Linate, le valutazioni si confermano ancora molto inferiori rispetto ai benchmark di riferimento.

Il rapporto con il cliente e lo sviluppo dei servizi B2C

Sono proseguiti nel primo semestre 2019 sia il progetto dedicato alle famiglie in viaggio con bambini (Family Friendly Airport) sia il servizio di Pet Therapy.

I servizi di Customer service

Sistema di telepresenza per servizio informazioni, desk info e call centre

Il servizio di telepresenza, che nell'anno 2018 aveva visto un notevole incremento, è stato interessato anche nel primo semestre 2019 da un rilevante aumento di contatti (+29%) rispetto al primo semestre 2018. Anche il servizio fornito direttamente ai desk info presenti in aerostazione al Terminal 1 ha registrato un aumento di contatti elevato (+26%) rispetto al primo semestre 2018. Il call centre mantiene una stabilità di crescita con un lieve incremento di chiamate totali pari a circa l'1,0%.

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

L'incremento del traffico ha reso necessario un aumento delle ore di presidio nelle aree di controllo passaporti sia in arrivo che in partenza nei periodi di picco stagionali.

⁴L'indice è misurato su scala 0-100, dove 75 costituisce la soglia dell'eccellenza e 60 il valore che indica un giudizio sufficiente.

Servizio di facilitazione per il Linate Bridge

È stato programmato il servizio di indirizzamento dei passeggeri e di presidio nelle aree più critiche dell'aerostazione di Malpensa affinché, a partire dalla fine del mese di luglio, si possa garantire la necessaria assistenza dei passeggeri che, a seguito della chiusura di Linate, aumenteranno in notevole misura sul Terminal 1.

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

Carta dei servizi

In conformità alle indicazioni delle GEN-06 e GEN-02A, è stata elaborata e pubblicata l'edizione 2019 della Carta dei Servizi.

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

I processi coinvolti sono quello di progettazione, sviluppo, manutenzione e acquisizione dei sistemi applicativi IT in ambito aeroportuale e quello di raccolta, elaborazione e comunicazione dei dati aeronautici AIP relativi alle strutture aeroportuali. Nel mese di giugno è stato effettuato l'audit di stadio 1 conclusosi con esito positivo.

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

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

Certificazione ISO 9001 (Sistemi di gestione per la qualità)

Nel mese di giugno l'Ente di Certificazione TÜV Italia ha effettuato l'audit di sorveglianza ed estensione del campo di applicazione del Certificato ISO 9001:2015 relativo al Sistema di Gestione per la Quali-

tà di SEA SpA conclusosi con esito positivo.

La dimensione ambientale

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

- sviluppo sostenibile nei propri scali con riferimento a tutte le tematiche ambientali, per le quali si intende andare oltre il mero rispetto del dettato normativo, per tendere ad una riduzione sostenibile degli impatti socio-ambientali e alla contestuale crescita della condivisione di valore con le comunità dei territori circostanti;
- sviluppo e promozione, congiuntamente agli enti di regolazione competenti ed ai propri partner aviation, di soluzioni normative, tecniche e commerciali utili a favorire l'impiego di aeromobili di ultima generazione e l'adozione di procedure operative che siano coerenti con gli obiettivi di sostenibilità di settore e al contempo efficaci per il contenimento degli impatti socio-ambientali sul territorio;
- sensibilizzazione e coinvolgimento attivo di tutti gli attori presenti nel sistema aeroportuale per un responsabile impegno orientato al rispetto e alla salvaguardia del patrimonio comune rappresentato dall'ambiente in cui opera il Gruppo;
- introduzione progressiva di soluzioni finalizzate a migliorare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale delle infrastrutture aeroportuali;
- riduzione continua delle emissioni di CO₂ prodotte, sia quelle dirette sia quelle indirette, anche attraverso il coin-

volgimento degli stakeholders nell'ambito della riduzione delle emissioni di gas serra, fissata negli obiettivi stabiliti dagli organismi di riferimento per il trasporto aereo e dagli accordi internazionali;

- costante livello di monitoraggio e verifica dei processi legati agli aspetti energetici, alle emissioni atmosferiche, acustiche, al ciclo dell'acqua e in generale dei differenti fenomeni che caratterizzano l'interazione con l'ecosistema;
- ascolto, comunicazione e coinvolgimento nei confronti di interlocutori esterni in un'ottica di trasparenza, condivisione e collaborazione al fine di individuare azioni utili a garantire la sostenibilità ambientale delle attività aeroportuali;
- presenza proattiva negli organismi e nei programmi di sviluppo nazionali e internazionali dove sia utile e opportuno contribuire alla evoluzione delle soluzioni tecnologiche e delle normative finalizzate a creare le condizioni per lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo.

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

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

Nella settimana dal 17 al 21 giugno 2019 l'Ente Certificatore TÜV Italia ha svolto audit integrati che si sono chiusi positivamente con tutti gli obiettivi di conferma e rinnovo previsti.

Airport Carbon Accreditation e Carbon Neutrality degli aeroporti di Milano

Il Gruppo SEA si conferma efficace nel contesto della riduzione delle emissioni di CO₂ e, in particolare, di quelle derivanti dalle attività poste sotto il suo diretto controllo o fortemente influenzabili (scopo 1 e 2)⁵. L'accreditamento 2018 di SEA nel contesto dell'Airport Carbon Accreditation, a livello "Neutrality" è in fase di conferma.

La progettualità europea

Sono state avviate nel primo semestre 2019 le attività legate ai seguenti progetti:

- SATIE: Security of Air Transport Infrastructure of Europe; un progetto della durata di 24 mesi che intende adottare un approccio olistico sulla prevenzione delle minacce cyber-fisiche, il rilevamento, la risposta e la mitigazione negli aeroporti, garantendo al contempo la protezione di sistemi critici, dei dati sensibili e dei passeggeri;
- FENIX: progetto di durata di 36 mesi con l'obiettivo di potenziare il coinvolgimento degli stakeholders in ambito della logistica, nell'ottica di una pianificazione collaborativa e di un monitoraggio in vari scenari e contesti, con riferimento alle reti transeuropee dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.

Processi di gestione ambientale

In riferimento al Master Plan Linate 2030, si è concluso positivamente il processo approvativo della VIA. Si attende ora il parere da parte del Ministero dei Beni Culturali perché venga emesso il Decreto Ministeriale a conclusione della procedura.

Relativamente al Nuovo Master Plan Malpensa 2035 è stata presentata a ENAC la Relazione Tecnica di cui si attende l'approvazione entro il mese di settembre 2019. Sulla base della definitiva identificazione delle previsioni di traffico passeggeri, merci e dei movimenti aeromobili si sta ora procedendo a riaggiornare il quadro analitico per avviare il consolidamento del SIA, la cui conclusione è prevista per la fine del mese di ottobre 2019.

Mitigazioni ambientali

Sul tema normativo della mitigazione delle abitazioni site nell'intorno di Linate non vi sono elementi nuovi rispetto agli esercizi precedenti, mentre in tema di mitigazione delle abitazioni site nell'intorno di Malpensa la commissione Aeroportuale di Malpensa ha deliberato una sperimentazione di una nuova distribuzione del traffico.

Gestione delle risorse umane

Organico

Al 30 giugno 2019 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 2.884 unità, in crescita di 37 unità rispetto al 31 dicembre 2018 (+1,3%). Il numero di Full Time Equivalent

complessivo del periodo gennaio-giugno 2019 rispetto all'intero anno 2018 è in incremento di 13 unità da 2.782 a 2.795 (+0,5%).

Al 30 giugno 2019 la presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 28% degli *Headcount*, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

Organizzazione

Nel mese di gennaio il Consiglio di Amministrazione di SEA ha nominato Armando Brunini Amministratore Delegato della Società e, successivamente, ha conferito allo stesso anche l'incarico di Direttore Generale. In coerenza con tali nomine, il Consiglio di Amministrazione di SEA ha contestualmente approvato il nuovo modello organizzativo della Società, in linea con le *best practice* di mercato e ispirato ai principi di semplificazione organizzativa, efficacia decisionale e valorizzazione delle competenze specialistiche, in coerenza con le esigenze imposte dal contesto competitivo.

Il nuovo modello organizzativo prevede, tra l'altro, la soppressione delle posizioni di Chief Corporate Office e di Chief Operating Office nonché l'istituzione della nuova Direzione Airport Management in cui confluiscono le principali direzioni tecnico operative della società.

Inoltre, nel corso del primo semestre, è stato avviato il progetto "Bridge Linate Malpensa", la cui supervisione è stata assegnata alla Direzione Airport Management, con lo scopo di assicurare

⁵Scopo 1 Emissioni dirette: emissioni associate alle fonti che sono possedute o che si trovano sotto il controllo della società.

Scopo 2 Emissioni indirette: Emissioni associate alla generazione di energia elettrica o termica acquistata o consumata dall'impresa, che fisicamente viene immessa nel perimetro societario.

sia la finalizzazione degli interventi previsti sugli scali, sia la gestione ottimale delle operazioni aeroportuali durante il periodo di chiusura e nella fase di riavvio.

In ottica di continuo miglioramento dei processi aziendali e nell'ambito dell'allineamento della procedura "Segnalazioni di condotte illecite" agli sviluppi normativi in materia, si è provveduto altresì all'implementazione di un sistema informatico per la formulazione e gestione delle segnalazioni garantendo l'anonimato del segnalante e la riservatezza delle informazioni trattate.

Formazione

Anche nel 2019 le attività di formazione e sviluppo professionale hanno previsto la realizzazione di diversi progetti orientati ad incrementare il patrimonio di competenze delle persone a sostegno dei processi aziendali. Di seguito un riepilogo dei progetti in corso:

- SEA Insight: avviato nel 2018 e di durata triennale, sta proseguendo le sue attività nella logica del percorso avviato con Cefriel, Politecnico di Milano. Un primo prototipo realizzato nel 2018 nell'ambito del progetto è stato installato presso il Terminal 1 di Malpensa. SPLiT, il nome del prototipo, consente ai passeggeri in partenza di svuotare le proprie bottiglie dall'acqua o da altri liquidi residui in appositi contenitori e di riporre la plastica in un compattatore. Attualmente sono allo studio le possibili evoluzioni dello stesso che permettano di allargare il perimetro di applicazione sia per il riciclo della plastica che per il recupero dell'acqua e di adottare soluzioni che combinino i temi green all'IOT.

- Talent Management: si sono conclusi gli incontri con il team di responsabili coinvolti nel progetto, con lo scopo di condividere le logiche di progettazione del sistema e di messa a punto degli strumenti di valutazione.
- OnBoarding: il progetto copre le attività di inserimento, formazione e sviluppo per i giovani neolaureati che saranno immessi prevalentemente nelle aree Operative.
- Switch to Excellence: il percorso formativo dedicato al management si è concluso nel primo semestre 2019.
- Privacy: nei primi mesi del 2019 è stato implementato un progetto formativo di aggiornamento sul tema privacy rivolto ai dipendenti con funzioni di responsabilità e al gruppo degli amministratori di sistema del team ICT.
- Security DOS e DON'TS: formazione rivolta al personale delle aree di Security, seguita da una procedura operativa per descrivere le linee guida di comportamento da tenere durante l'interazione con il passeggero.

Le attività di Formazione Professionale e quelle di Addestramento Tecnico, nel primo semestre 2019, sono state programmate in modo da rispettare in termini di compliance le scadenze e i contenuti della formazione obbligatoria e abilitante. Con riferimento al Regolamento EU139/14, è proseguita l'erogazione del corso di Airside Safety, è continuata la fase implementativa dei corsi initial e recurrent Training con focus sulle Procedure Operative.

In tema di Safety Aeroportuale, è stato mantenuto un impegno costante nella programmazione dei corsi Patente di Scalo propedeutici all'ottenimento dell'abilitazione alla guida nell'area di movimento: 233 persone SEA hanno sostenuto l'esame Patente Verde, 64 l'esame Patente Rossa. Il progetto Bridge,

con il conseguente trasferimento del personale di Linate sullo scalo di Malpensa, ha comportato un significativo aumento delle sessioni di Familiarizzazione Patente di Scalo a Malpensa.

In tema di Gestione Emergenza Aerea, sono stati organizzati i corsi periodici per oltre 40 persone di Maintenance Field Operations relativi all'addestramento pratico ricorrente sull'utilizzo di Airport Technical Tools per il sollevamento degli aeromobili incidentati.

In ambito Sicurezza del Lavoro, l'impegno, che nel 2018 ha visto l'avvio dei corsi recurrent come previsto dall'Accordo Stato Regioni, è continuato per garantire la copertura di tutta la popolazione aziendale. È stato organizzato un nuovo corso iniziale CEI 1127 obbligatorio per le persone che svolgono attività elettriche.

Continua l'attenzione sulla formazione Antincendio anche nell'esercizio 2019, durante il quale sono state organizzate e programmate diverse sessioni sia per Addetto alla Gestione delle Emergenze AGE che per l'aggiornamento a rischio elevato per quanti già in possesso della certificazione.

In relazione alla formazione del personale addetto alle attività di Assistance Passengers Reduced Mobility, PRM, particolare attenzione è stata data all'aggiornamento costante in merito al Mandatory Recurrent Training annuale.

Welfare

L'attività di analisi e consuntivazione delle iniziative e dei servizi di Welfare del 2018 ha caratterizzato l'attività del primo mese dell'anno. Dalle analisi emerge che

una percentuale pari all'82,1% dei dipendenti ha usufruito di almeno una iniziativa aziendale nel 2018. Particolare attenzione è stata data all'analisi dell'utilizzo dei servizi effettuato dai dipendenti con la finalità di delineare le iniziative di welfare per il 2019. Di seguito si segnalano le principali iniziative avviate nel 2019:

- Imparo l'Inglese con SEA: progetto dedicato ai figli dei dipendenti, offre loro l'opportunità di conversare in lingua inglese seguiti da un tutor qualificato;
- Push to Open: progetto di orientamento, attivo da qualche anno, dedicato ai figli dei dipendenti che frequentano l'ultimo anno di scuola superiore;
- 4 borse di studio di Intercultura: messe a disposizione da SEA per vivere e studiare all'estero;
- Borse di studio universitarie: al fine di premiare il rendimento scolastico, sono state erogate nei mesi di marzo, aprile e maggio 125 borse di studio.
- Fragilità: portale dei servizi e un help desk telefonico, a disposizione di quanti si prendono cura di familiari anziani, anche non autosufficienti e disabili;
- Mobilità casa lavoro: a favore di quanti sono coinvolti nel trasferimento da Linate a Malpensa durante i tre mesi del "Bridge", con il fine di agevolare lo spostamento da casa all'aeroporto di Malpensa con l'utilizzo dei mezzi pubblici, è stata sottoscritta una nuova convenzione con Trenord per l'acquisto di abbonamenti mensili.

Comunicazione Interna e Progetto Smart Working

Nel primo semestre 2019 è stato lanciato il primo sondaggio sull'engagement "Your Voice" che ha coin-

volto tutti i dipendenti del Gruppo SEA, con l'obiettivo di raccogliere le opinioni del personale su tutti gli aspetti dell'engagement: motivazione al lavoro, empowerment, organizzazione dei team, gestione delle risorse umane ed immagine del datore del lavoro. I dati raccolti diventeranno il punto di partenza per predisporre un piano di azioni allo scopo di migliorare il livello di engagement in previsione della prossima sessione di rilevazione.

Nel corso del primo semestre 2019 è stata avviata anche la terza fase del progetto Smart Working, con il coinvolgimento di altri 88 dipendenti di diverse funzioni aziendali, per un totale ad oggi di 500 smart worker, il 60 % della popolazione non turnista.

Relazioni Industriali

Nel primo semestre del 2019 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali sia relativamente a macro processi aziendali sia a specifiche problematiche di reparto.

In particolare, il confronto è stato incentrato su due tematiche: il trasferimento del personale da Linate a Malpensa durante il periodo del c.d. "Bridge" (27 luglio - 27 ottobre) e l'insourcing delle attività di Smistamento Bagagli sullo Scalo di Linate - attualmente gestito dalla società del gruppo dnata - Airport Handling - a seguito del provvedimento di centralizzazione n. 84229 del 10 agosto 2016, emesso da ENAC.

Relativamente alla gestione del personale durante il "Bridge" con Verbale di Accordo del 21 giugno 2019 sono state definite: le figure professionali interessate, le modalità di trasferta (turni/mezzi di trasporto etc.), le facilities fornite ai dipen-

denti (spogliatoi/ parcheggi/convenzioni) ed i trattamenti economici (trattamento di trasferta/premio di produttività bridge). È stato inoltre definito uno specifico schema di relazione tra azienda e organizzazioni sindacali, finalizzato a favorire un approccio massimamente collaborativo nella gestione di eventuali criticità durante il bridge.

Per quanto riguarda l'insourcing delle attività di Smistamento Bagagli sullo Scalo di Linate, con Verbale di Accordo del 21 giugno 2019 sono stati definiti: la decorrenza dell'operazione (entro aprile 2020), l'entità numerica per ciascun profilo professionale interessato dalla cessione di contratto da Airport Handling a SEA, le ulteriori attività assegnate in SEA al personale inserito, le modalità ed i requisiti di inserimento, i trattamenti economici e normativi.

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel corso del primo semestre 2019 il Gruppo SEA ha confermato la propria attenzione verso le tematiche di sicurezza sul lavoro, in un'ottica di continuo miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza delle attività svolte in ambito aeroportuale, anche attraverso la promozione di una cultura basata sull'aumento della consapevolezza e sul coinvolgimento di tutti i soggetti, a ogni livello, sulle tematiche della prevenzione.

Sono proseguite le attività interne inerenti il mantenimento del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGS&SL), certificato secondo la norma OHSAS 18001:2007. Tale sistema è stato regolarmente monitorato mediante l'effettuazione di audit interni e di attività di *follow-up*. Le criticità rilevate sono state analizzate e ri-

solte attraverso l'adozione di adeguate misure correttive ai fini della riduzione e del controllo dei rischi in ambito di SSL.

In previsione dell'allineamento alla nuova norma ISO 45001 entro i primi mesi del 2021, sono state pianificate e in parte già adottate alcune iniziative quali: revisione documentale, implementazione nelle attività di audit di verifiche volte all'analisi di alcuni requisiti 45001, identificazione di nuovi KPI in ambito di SSL.

Le principali attività svolte dal Servizio Prevenzione e Protezione interaziendale sono state le seguenti:

- per entrambi gli scali:
 - aggiornata la relazione sulla valutazione dei rischi aziendali ai sensi dell'art 17 del D. Lgs. 81/08;
 - aggiornata la valutazione del rischio da stress - lavoro correlato;
 - aggiornata la valutazione del rischio e la relativa informativa per le lavoratrici gestanti e puerpere in periodo di allattamento;
 - aggiornata la valutazione del rischio biologico per alcune figure professionali;
 - predisposte nuove valutazioni del rischio per alcuni mezzi e attrezzature operative;
 - predisposte nuove procedure e istruzioni operative di sicurezza per alcune attività lavorative;
 - aggiornato l'elenco dei Dispositivi di Protezione Individuali.
- aggiornata la valutazione dei rischi e le dispense informative relative alle figure professionali presenti sullo scalo di Malpensa;
- predisposta documentazione di sicurezza relativa al periodo del Bridge;
- effettuate indagini strumentali a supporto di specifiche valutazioni riguardo alcune situazioni di criticità microclimatica, segnalate da lavoratori, responsa-

- bili e RLS;
- supportata tecnicamente la predisposizione dei DUVRI ai sensi dell'art. 26 D. Lgs. 81/08;
- supportata, per gli aspetti tecnici, la predisposizione della documentazione richiesta dagli enti di controllo relativamente ad indagini sugli infortuni sul lavoro o su specifici casi di malattie professionali;
- proseguita l'attività di aggiornamento, all'interno di SEAnet, del sito di funzione di "Sicurezza del Lavoro" dove sono presenti i contenuti e le indicazioni di sicurezza aziendali (POS, IOS, Disposizioni di sicurezza, regolamenti di edificio, dispense informative, piani di emergenza ed evacuazione, DPI, ecc.);
- gestiti i rapporti con i RLS, con particolare riguardo, oltre che alle attività in essere, per quelle collegate al Bridge.

Sono proseguite, da parte degli Esperti Qualificati in radioprote-

zione, le attività di monitoraggio a tutela della salute dei lavoratori, attraverso specifiche dosimetrie ambientali e personali delle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi, nonché attraverso apposite verifiche strumentali sulle apparecchiature radiogene detenute e utilizzate dal personale di SEA. Inoltre, gli EE.QQ. hanno provveduto ad aggiornare la valutazione dei rischi da radiazioni ionizzanti e contribuito alla redazione della documentazione necessaria a formalizzare agli Enti competenti, le molteplici variazioni alla pratica di detenzione di sorgenti radioattive, di ciascun scalo.

L'andamento infortunistico nei primi 6 mesi del 2019 ha evidenziato, rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, un lieve incremento degli infortuni sul lavoro per lo scalo di Linate a fronte di una lieve contrazione per quello di Malpensa; il numero degli infortuni in itinere è rimasto pressoché invariato.



Sistema di Corporate Governance

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'Assemblea degli Azionisti in data 19 aprile 2019 ha nominato il Consiglio di Amministrazione, composto da 7 membri che rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021.

Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente Relazione è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 19 aprile 2019 in conformità a quanto previsto dallo Statuto e rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021.

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

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

Il capitale sociale è pari a euro 27.500.000,00 interamente versato - suddiviso in n. 250.000.000 azioni - del valore nominale di euro 0,11 ciascuna. Le azioni sono nominative e indivisibili. Le azioni non sono negoziate su mercati regolamentati. Al 30 giugno 2019 la Società non detiene azioni proprie e il capitale sociale risulta suddiviso come riportato al paragrafo "Informazioni generali" della Nota integrativa.

Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi

Premessa

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

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

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

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

Il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria di SEA assicura lo scambio di dati e informazioni con le proprie società controllate, attuandone il coordinamento. In particolare, tale attività si esplica attraverso la diffusione, a cura della capogruppo SEA, della normativa sull'applicazione dei principi contabili di riferimento ai fini della predisposizione del bilancio consolidato di Gruppo SEA e le procedure che regolano la predisposizione del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato, nonché dei resoconti e relazioni finanziarie semestrali. L'istituzione dei controlli avviene a valle di un processo condotto dalla capogruppo SEA secondo un approccio mirato a individuare le criticità tipiche delle singole entità organizzative, che potrebbero avere effetti rilevanti sull'informativa finanziaria.

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

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

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

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

Nel 2017 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la *policy* del modello di Enterprise Risk Management del Gruppo SEA, la cui *Governance* definisce nella funzione ERM un secondo livello di controllo in materia di risk management con l'obiettivo sia di supportare le strutture aziendali nell'identificazione e gestione dei rischi aziendali che di garantire al contempo un reporting periodico sull'evoluzione del profilo di rischio ai vertici aziendali e al Consiglio di Amministrazione. Il modello si basa sul principio che la gestione dei rischi coinvolge l'organizzazione a tutti i livelli e che il management sia il gestore (*owner*) primario dei rischi, poiché gestisce quotidianamente rischi e opportunità in linea con la propensione aziendale ed è responsabile della definizione e attuazione dei piani di mitigazione individuati.

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

Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

Il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS), nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019 ed in carica alla data del 30 giugno 2019, è composto dai Consiglieri Patrizia Giangualano, individuata quale Presidente del Comitato, Rosario Mazza e Pierfrancesco Barletta.

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

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

Responsabile della funzione di Internal Audit

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

Società di Revisione legale dei conti

La Società di Revisione legale e organizzazione contabile, incaricata di effettuare la revisione della relazione finanziaria annuale separata e consolidata, la periodica verifica della regolare tenuta della contabilità e la revisione li-

mitata della relazione finanziaria semestrale consolidata di SEA, è Deloitte & Touche SpA. L'incarico è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti in data 24 giugno 2013 ed esteso sino all'esercizio 2022 dall'Assemblea degli Azionisti del 4 maggio 2016. Il Collegio Sindacale e la Società di Revisione si scambiano periodicamente informazioni e dati in relazione ai controlli effettuati.

Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001

L'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019 ed in carica alla data del 30 giugno 2019 è composto da quattro membri: due membri indipendenti esterni - Giovanni Maria Garegnani e Lorenzo Enrico Lamperti, un Consigliere non esecutivo, Luciana Rovelli, e il Direttore della funzione Auditing, Ahmed Laroussi.

In data 30 maggio 2019 l'Organismo di Vigilanza ha nominato Giovanni Maria Garegnani quale proprio Presidente.

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

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

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

SEA ha adottato un Modello di organizzazione e gestione ex D.lgs. 231/2001 – decreto legislativo

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

Procedura per le Operazioni con Parti Correlate

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

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

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

Codice di Condotta

Il Codice di Condotta in vigore, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 17 dicembre 2015 e aggiornato l'11 dicembre 2018, è parte integrante del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. 231/2001. Il Codice di Condotta rientra nel più ampio "Sistema Etico" adottato dal Consiglio e definisce il quadro dei valori e dei principi di riferimento che il Gruppo SEA si propone di adottare nel processo di *decision making* aziendale.

Il Comitato Etico, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019, è composto dal Presidente del Consiglio di Amministrazione Michaela Castelli, dal Vice Presidente Davide Corritore, e dai responsabili delle direzioni aziendali "Human Resources and Organization" Massimiliano Crespi e "Auditing" Ahmed Laroussi. Il Comitato Etico ha tra i suoi compiti principali la promozione della divulgazione del Codice di Condotta e la vigilanza sull'osservanza dello stesso.

Referente per l'Anticorruzione

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

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

SEA, a conferma del proprio impegno nella prevenzione e nel contrasto di pratiche illecite, ha adottato un Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 22 febbraio 2018, che integra, in un quadro organico, gli strumenti di prevenzione e contrasto alla corruzione già in atto nella Società.

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

Politiche di diversità

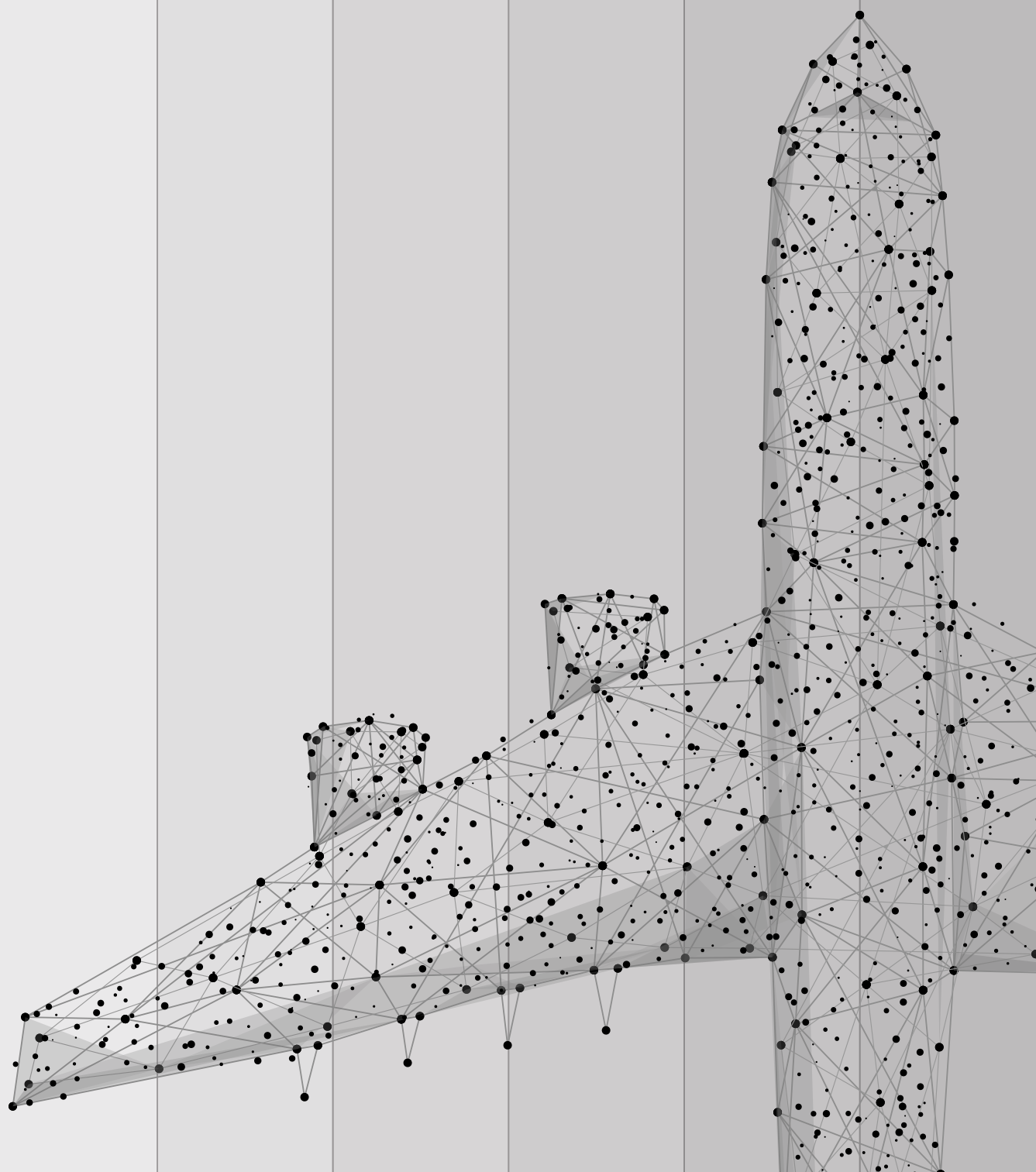
In relazione all'obbligo stabilito dall'art. 123-bis, comma 2, del decreto legislativo n. 58/1998 di descrivere le proprie politiche in materia di diversità nella composizione degli organi di amministrazione, gestione e controllo, avendo riguardo ad aspetti quali l'età, la composizione di genere e il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

Lo statuto sociale di SEA, in conformità con le previsioni di legge in materia, disciplina compiutamente la *diversity* relativamente alla composizione di genere sia dell'organo amministrativo che di controllo. In relazione ad aspetti

quali l'età e il percorso formativo e professionale, il Consiglio di Amministrazione in carica valuterà l'opportunità di adottare una politica sulla diversità anche relativamente a tali aspetti.



Gruppo SEA Bilancio Consolidato



Prospetti contabili consolidati

Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

(in migliaia di euro)	Note	30 giugno 2019		31 dicembre 2018	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	981.274		986.469	
Immobilizzazioni materiali	8.2	208.937		205.483	
Diritto d'uso beni in leasing	8.3	4.579			
Investimenti immobiliari	8.4	3.405		3.408	
Partecipazioni in società collegate	8.5	68.798		67.914	
Altre partecipazioni	8.6	26		26	
Imposte differite attive	8.7	56.048		54.185	
Altri crediti non correnti	8.8	190		188	
Totale Attività non correnti		1.323.257	0	1.317.673	0
Rimanenze	8.9	1.784		1.934	
Crediti commerciali	8.10	140.686	13.480	121.005	11.407
Crediti per imposte	8.11	468		1.048	
Altri crediti correnti	8.11	16.806	4.072	9.527	2.005
Cassa e disponibilità liquide	8.12	108.480		153.036	
Totale Attivo corrente		268.224	17.552	286.550	13.412
TOTALE ATTIVO		1.591.481	17.552	1.604.223	13.412
Capitale sociale	8.13	27.500		27.500	
Altre riserve	8.13	330.974		295.525	
Risultato del Gruppo	8.13	66.160		136.076	
Patrimonio netto di Gruppo		424.634		459.101	
Patrimonio netto di terzi	8.13	26		25	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi		424.660		459.126	
Fondo rischi e oneri	8.14	165.168		167.861	
Fondi relativi al personale	8.15	48.718		46.214	
Passività finanziarie non correnti	8.16	515.035		523.605	
Altri debiti non correnti	8.17	13.964		13.964	
Totale Passività non correnti		742.885		751.644	
Debiti commerciali	8.18	155.723	16.036	153.394	11.616
Debiti per imposte dell'esercizio	8.19	47.501		18.541	
Altri debiti	8.20	192.898		192.476	
Passività finanziarie correnti	8.16	27.814		29.042	
Totale Passivo corrente		423.936	16.036	393.453	11.616
TOTALE PASSIVO		1.166.821	16.036	1.145.097	11.616
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.591.481	16.036	1.604.223	11.616

Conto Economico Consolidato

(in migliaia di euro)	Note	1° semestre 2019		1° semestre 2018	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	343.449	27.617	324.749	20.028
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	17.746		11.889	
Totale ricavi		361.195	27.617	336.638	20.028
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(96.117)		(94.903)	
Materiali di consumo	9.4	(24.405)		(18.460)	
Altri costi operativi	9.5	(88.320)		(84.047)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(16.288)		(11.039)	
Totale costi operativi		(225.130)	(20.996)	(208.449)	(7.276)
Margine Operativo lordo / EBITDA *		136.065	6.621	128.189	12.752
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	716		(976)	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(8.526)		(7.539)	
Ammortamenti	9.9	(38.288)		(35.934)	
Risultato operativo		89.967	6.621	83.740	12.752
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	8.753	8.753	4.248	4.248
Oneri finanziari	9.11	(8.633)		(8.838)	
Proventi finanziari	9.11	112		983	
Risultato prima delle imposte		90.199	15.374	80.133	17.000
Imposte	9.12	(24.038)		(22.689)	
Risultato netto		66.161	15.374	57.444	17.000
Risultato di pertinenza dei terzi		1		1	
Risultato del Gruppo		66.160	15.374	57.443	17.000
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	10	0,26		0,23	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	10	0,26		0,23	

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

Conto Economico Consolidato Complessivo

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019		1° semestre 2018	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Risultato del Gruppo	66.160	15.374	57.443	17.000
<i>- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>				
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	696		853	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	(167)		(205)	
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	529		648	
<i>- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(3.100)		539	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	744		(129)	
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	(2.356)		410	
Totale altre componenti dell'utile complessivo	(1.827)		1.058	
Totale utile complessivo dell'esercizio	64.333		58.502	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	64.332		58.501	
- Interessi di minoranza	1		1	

Rendiconto Finanziario Consolidato

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019		1° semestre 2018	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Risultato prima delle imposte	90.199		80.133	
<i>Rettifiche:</i>				
Ammortamenti di immobilizzazioni materiali ed immateriali	38.288		35.934	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	(2.212)		1.972	
Variazione dei fondi del personale	(903)		(544)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	(534)		636	
Oneri finanziari netti	8.521		7.304	
Proventi da partecipazioni	(8.753)		(4.248)	
Altre variazioni non monetarie	(1.674)		107	
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	122.932		121.294	
Variazione rimanenze	150		284	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(22.789)	(4.140)	(17.398)	(2.912)
Variazione altre attività non correnti	(2)		80	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	6.840	4.420	(16.599)	689
Incasso credito IRES da click day 2013			10.712	
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	(15.801)	280	(22.921)	(2.223)
Imposte sul reddito pagate	0		0	
Restituzione sanzione AGCM (incluso quota interessi)			2.430	
Cash flow derivante dall'attività operativa	107.131	280	100.803	(2.223)
Investimenti in immobilizzazioni:				
-immateriali (*)	(20.433)		(16.815)	
-materiali	(14.480)		(8.673)	
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
-materiali	296		111	
Dividendi incassati	5.802	5.802	2.166	2.166
Cash flow assorbito dall'attività di investimento	(28.815)	5.802	(23.211)	2.166
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incremento/(decremento) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(10.016)		(10.405)	
Variazione altre attività / passività finanziarie	(425)		(1.322)	
Dividendi distribuiti	(98.767)		(70.262)	
Interessi e commissioni pagati	(13.733)		(12.910)	
Interessi incassati	69		2	
Cash flow assorbito dall'attività di finanziamento	(122.872)		(94.897)	
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	(44.556)	6.082	(17.305)	(57)
Disponibilità liquide di inizio periodo	153.036		67.194	
Disponibilità liquide di fine periodo	108.480		49.889	
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine esercizio riportati in bilancio	108.480		49.889	

* Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per il primo semestre 2019 è pari 8.499 migliaia di euro a fronte di 3.334 migliaia di euro del primo semestre 2018.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato

(in migliaia di euro)	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva (perdite)/ utili attuariali	Riserve hedge accounting contratti derivati	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
Saldo al 31 dicembre 2017	27.500	5.500	280.254	(1.216)	(4.954)	84.070	391.154	23	391.177
Operazioni con gli azionisti									
Destinazione dell'utile di esercizio 2017			84.070			(84.070)			0
Dividendi deliberati			(70.300)				(70.300)		(70.300)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				835	1.339		2.174		2.174
Impatti IFRS 9 e conversione IFRS Airport Handling			(2)		(1)		(3)		(3)
Risultato dell'esercizio						136.076	136.076	2	136.078
Saldo al 31 dicembre 2018	27.500	5.500	294.022	(381)	(3.616)	136.076	459.101	25	459.126
Operazioni con gli azionisti									
Destinazione dell'utile di esercizio 2018			136.076			(136.076)			0
Dividendi deliberati			(98.800)				(98.800)		(98.800)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				(2.356)	529		(1.827)		(1.827)
Risultato del periodo						66.160	66.160	1	66.161
Saldo al 30 giugno 2019	27.500	5.500	331.298	(2.737)	(3.087)	66.160	424.634	26	424.660

Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato

1. Informazioni generali

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

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

La Società gestisce l'aeroporto di Milano Malpensa e l'aeroporto di Milano Linate, in forza della Convenzione 2001, sottoscritta fra SEA ed ENAC nel 2001 e avente durata quarantennale (che rinnova la precedente convenzione del 7 maggio 1962).

In particolare, SEA e le società del Gruppo, nella conduzione dei predetti aeroporti, svolgono le attività di gestione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture e degli impianti che compongono gli stessi aeroporti, offrono ai propri clienti tutti i servizi e le attività connessi al volo, quali l'approdo e la partenza degli aeromobili, i servizi di sicurezza aeroportuale (attività *Aviation*); tali società inoltre

forniscono una gamma molto ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori (attività *Non Aviation*).

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

Il Gruppo SEA, attraverso la società SEA Prime SpA, gestisce l'aviazione generale, offrendo servizi e facilities ad alto valore aggiunto.

Si segnala che il Gruppo detiene le seguenti partecipazioni in società collegate e valutate con il metodo del Patrimonio netto: (i) Dufrital (partecipazione del 40%) che opera nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Firenze, Genova e Verona; (ii) Malpensa Logistica Europa (partecipazione del 25%) che opera nelle attività di logistica integrata; (iii) SEA Services (partecipazione del 40%) che è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti

di Milano; (iv) Disma (partecipazione del 18,75%) che è attiva nella gestione di un impianto per lo stoccaggio e la distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'Aeroporto di Milano Malpensa; (v) Signature Flight Support Italy (partecipazione indiretta del 39,96%) impegnata in attività di handling di aviazione generale; (vi) SACBO (partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale) società a cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio; (vii) Airport Handling SpA (partecipazione pari al 30% del capitale sociale) società che si occupa di servizi di assistenza ai passeggeri, alle merci e agli aeromobili ed equipaggi di tutti i vettori.

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

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

AZIONISTI PUBBLICI 8 enti/società

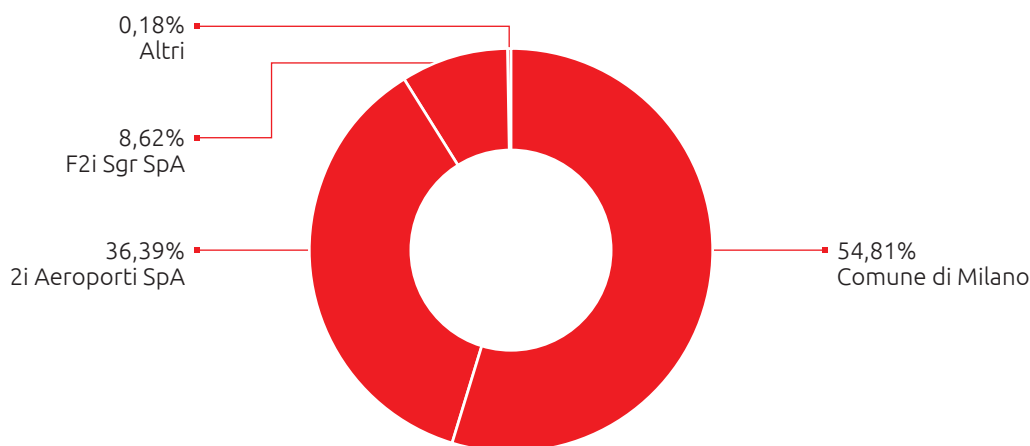
Comune di Milano(*)	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri azionisti pubblici	0,08%
Totale	54,95%

AZIONISTI PRIVATI

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

(*) Titolare di azioni di categoria A

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



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 2018, con particolare riferimento all'analisi del contenuto delle voci di bilancio, essendo l'in-

formativa 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 2019 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2018, opportunamente aggiornati come di seguito indicato in ipotesi in cui gli stessi fossero di recente emissione.

La redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato e delle relative note esplicative in applicazione degli IFRS richiede da parte degli Amministratori l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività della relazione semestrale e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data del 30 giugno 2019. Se nel futuro tali stime e assunzioni, che sono basate sulla miglior valutazione da parte degli Amministratori stessi, dovessero differire dalle circostanze effettive, sarebbero modificate in modo appropriato nel periodo in cui le circostanze stesse variano. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi immediatamente a Conto Economico.

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

non sono stati individuati indicatori di *impairment* che determinino la necessità di attivazione del test anticipatamente rispetto alla usuale effettuazione a fine anno.

2.1 Principi contabili di recente emissione

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS applicati dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2019

Si riportano nel seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2019, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti.

IFRS 16 – Leases

I criteri di rilevazione e valutazione adottati nella preparazione della Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2019 sono gli stessi adottati nella redazione della Relazione Finanziaria annuale 2018 alla quale si rinvia, ad eccezione dell'adozione del principio IFRS 16.

Il Gruppo SEA ha optato per l'applicazione del "*Cumulative Catch-up Approach*" per i leasing precedentemente classificati come operativi che ha comportato un incremento dei diritti di utilizzo beni in leasing di 4,8 milioni di euro, in contropartita ad un incremento dei debiti finanziari per beni in leasing. Pertanto, non si rilevano effetti cumulativi a rettifica del saldo di apertura del patrimonio netto ed i dati del periodo comparativo non sono stati rideterminati.

Il nuovo principio contabile dei contratti di leasing (IFRS 16), applicato dal Gruppo SEA a partire dal 1° gennaio 2019, prevede in sintesi:

- nello stato patrimoniale, la rilevazione di un'attività, rappresentativa del diritto d'uso del bene (di seguito "Diritto di utilizzo beni in leasing"), e di una passività (di seguito "*lease liability*") corrente e non corrente, rappresentativa dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti dal contratto; come

Descrizione	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
<i>IFRS 16 Leases</i>	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	1° gennaio 2019
<i>IFRIC 23 Uncertainty over income tax treatments</i>	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	1° gennaio 2019
<i>Amendments to IFRS 9 Prepayment features with negative compensation</i>	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	1° gennaio 2019
<i>Annual improvements to IFRS standards 2015-2017 Cycle</i>	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	1° gennaio 2019
<i>Amendments to IAS 28 Long term interests in associates and joint ventures</i>	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	1° gennaio 2019
<i>Amendment to IAS 19 Plan amendment Curtailment or Settlement</i>	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	1° gennaio 2019

consentito dal principio, il “Diritto di utilizzo beni in leasing” è rilevato in una voce distinta dell’attivo mentre la lease liability non è rilevata distintamente ma è inclusa tra le “Passività finanziarie correnti” e “Passività finanziarie non correnti”;

- nel conto economico la rilevazione degli ammortamenti del “Diritto di utilizzo beni in leasing” e, nella sezione degli oneri finanziari, la rilevazione degli interessi passivi maturati sulla lease liability. Tale nuova impostazione si sostituisce ai canoni di leasing operativi rilevati tra gli “Altri costi operativi” coerentemente con quanto previsto dal principio contabile in vigore sino all’esercizio 2018. Il conto economico include inoltre i canoni relativi a contratti di lea-

sing di breve durata (short-term lease) e di modico valore (inferiore a cinquemila euro);

- nel rendiconto finanziario, la rilevazione dei pagamenti relativi alla quota del capitale della passività del leasing tra le attività di finanziamento. Gli interessi passivi sono rilevati nel flusso di cassa netto da attività operativa.

I seguenti espedienti pratici (“*practical expedients*”) sono stati attuati nella *transition* al nuovo principio IFRS 16:

- i leasing in cui l’attività sottostante era di modesto valore (inferiore a 5.000 euro) non sono rientrati nell’applicazione dell’IFRS 16;
- i leasing che al 1° gennaio 2019

avevano una durata residua inferiore ai 12 mesi non sono rientrati nell’applicazione dell’IFRS 16;

- il Gruppo ha applicato un unico tasso di attualizzazione ad un portafoglio di leasing con caratteristiche ragionevolmente simili (classe di attività sottostante simile in un contesto economico simile) alla data del 1° gennaio 2019.

I contratti IFRS 16 stipulati dal Gruppo sono essenzialmente riconducibili a contratti relativi ad attrezzature, macchine elettroniche ed a contratti di noleggio per autovetture e automezzi di piazzale. Di seguito si riportano gli effetti dell’adozione IFRS16 sugli schemi consolidati del Gruppo SEA:



GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Impatti adozione IFRS 16 su opening balance 01/01/2019	1° gennaio 2019
Immobilizzazioni immateriali	986.469		986.469
Immobilizzazioni materiali	205.483		205.483
Diritto d'uso beni in leasing		4.791	4.791
Investimenti immobiliari	3.408		3.408
Partecipazioni in società collegate	67.914		67.914
Altre partecipazioni	26		26
Imposte differite attive	54.185		54.185
Altri crediti non correnti	188		188
Rimanenze	1.934		1.934
Crediti commerciali	121.005		121.005
Crediti per imposte	1.048		1.048
Altri crediti correnti	9.527		9.527
Cassa e disponibilità liquide	153.036		153.036
TOTALE ATTIVO	1.604.223	4.791	1.609.014
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi	459.126		459.126
Fondo rischi e oneri	167.861		167.861
Fondi relativi al personale	46.214		46.214
Passività finanziarie non correnti	523.605	3.538	527.143
Altri debiti non correnti	13.964		13.964
Debiti commerciali	153.394	(131)	153.263
Debiti per imposte dell'esercizio	18.541		18.541
Altri debiti	192.476		192.476
Passività finanziarie correnti	29.042	1.384	30.426
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO	1.604.223	4.791	1.609.014

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

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

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2020
<i>Amendment to IFRS 3 Business Combination</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2020
<i>Amendment to IAS 1 e IAS 8 Definition of Material</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2020
<i>IFRS 17 Insurance Contracts</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2021

2.2 Prospetti contabili

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, facente parte della Relazione Finanziaria semestrale è comprensivo del prospetto della Situazione Patrimoniale-finanziaria consolidata al 30 giugno 2019 e al 31 dicembre 2018, del Conto Economico Consolidato, del Conto Economico Consolidato complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2019 e al 30 giugno 2018, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato al 30 giugno 2019 e 31 dicembre 2018 e delle relative Note Esplicative.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la Situazione Patrimoniale -finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente", per il Conto Economico e Conto Economico complessi-

sivo lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il Rendiconto Finanziario il metodo di rappresentazione indiretto.

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

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

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2019 è stata redatta in migliaia di euro così come le tabelle incluse nelle Note Esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2019 è assoggettata a revisione contabile limitata da parte della Società di Revisione, Deloitte & Touche SpA, revisore legale della Società e del Gruppo ed è oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo SEA SpA del 1° agosto 2019.

2.3 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2019 con il metodo integrale e con il metodo del patrimonio netto:

Ragione Sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 30/06/2019 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2018 (euro)
SEA Energia S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000	5.200.000
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Signature Flight Support Italy S.r.l.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	420.000	420.000
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
SEA Services S.r.l.	Via Caldera, 21 - Milano	105.000	105.000
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000	6.000.000
Disma S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000
Airport Handling S.p.A.	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	5.000.000	5.000.000

Non sono occorse variazioni all'area di consolidamento nel corso del semestre.

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno

2019, con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di consolidamento al 30/06/2019	% Possesso del Gruppo al 30/06/2019	% Possesso del Gruppo al 31/12/2018
SEA Energia S.p.A.	Integrale	100%	100%
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Signature Flight Support Italy S.r.l. ⁽¹⁾	Patr. Netto	39,96%	39,96%
Dufrital S.p.A.	Patr. Netto	40%	40%
SACBO S.p.A.	Patr. Netto	30,979%	30,979%
SEA Services S.r.l.	Patr. Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Patr. Netto	25%	25%
Disma S.p.A.	Patr. Netto	18,75%	18,75%
Airport Handling S.p.A.	Patr. Netto	30%	30%

⁽¹⁾ Collegata di SEA Prime

3. Criteri di valutazione e metodologie di consolidamento

I criteri di rilevazione e valutazione adottati nella preparazione della Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2019 sono gli stessi adottati nella redazione della Relazione Finanziaria annuale 2018 alla quale si rinvia, ad eccezione dell'adozione del principio IFRS 16, il cui impatto è stato sopra esplicitato.

4. Gestione dei rischi

La strategia di *risk management* del Gruppo è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle *performance* finanziarie del Gruppo. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati. La gestione dei suddetti rischi è svolta dalla Capogruppo che identifica, valuta ed effettua la copertura dei rischi finanziari in stretta collaborazione

con le altre unità del Gruppo.

4.1 Rischio credito

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

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

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 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 rating e contenzioso sottostante alla data di bilancio.

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

CREDITI COMMERCIALI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Crediti commerciali verso clienti	229.210	212.210
- di cui scaduto	121.441	127.278
Fondo svalutazione crediti commerciali	(102.004)	(102.612)
Crediti commerciali verso imprese collegate	13.597	11.496
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(117)	(89)
Totale crediti commerciali netti	140.686	121.005

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

CREDITI COMMERCIALI VERSO CLIENTI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
da meno di 180 giorni	16.717	23.098
da più di 180 giorni	104.724	104.180
Totale crediti commerciali scaduti	121.441	127.278

Il fondo svalutazione crediti è coerente alle logiche descritte dall'IFRS 9. Elemento chiave del principio è il passaggio dal precedente concetto di 'Incurring Loss' a quello di 'Expected Loss'. Il fondo svalutazione crediti è determinato tenendo in considerazione i rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere. Sorge pertanto la necessità di determinare un c.d. 'risk ratio', rappresentativo della rischiosità delle controparti commerciali, che vari in base allo status del credito (in bonis o scaduto, con diverse fasce per gli scaduti in base ai giorni di *overdue*). Si è proceduto quindi con la costruzione di una *provision matrix* da utilizzare per la svalutazione dei crediti commerciali. Tale matrice prevede in riga le classi di rating e in colonna le diverse fasce di scaduto e a scadere. Il risk ratio calcolato rappresenta sia la probabilità che il cliente non onori il debito sia la percentuale di

credito, ricavata da un'analisi dello storico, per cui il cliente potrebbe risultare inadempiente. Sono stati inoltre inclusi degli elementi di *forward looking*, quali la possibilità del management di effettuare degli accantonamenti ulteriori, che prescindono dalle indicazioni ricavate dalla matrice stessa. Le stime dell'andamento del rischio e del contesto economico sono incluse nel modello di definizione del rating e pertanto sono costantemente aggiornate per rispecchiare il rischio effettivo, al fine di garantire una copertura completa del rischio credito affrontato dalla società.

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 2019 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

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

(a) Rischio tasso di interesse

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

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

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

della volatilità dei tassi di mercato, sono contabilmente rappresentati mediante la metodologia *cash flow hedge*.

Al 30 giugno 2019 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (costituiti dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito a medio-lungo termine al 30 giugno 2019 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno *spread* compreso fra lo 0,20% e l'1,62%, e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e di eventuali garanzie accessorie).

CONTRATTI DI FINANZIAMENTO A MEDIO-LUNGO TERMINE

(in migliaia di euro)	Scadenza	30 giugno 2019		31 dicembre 2018	
		Importo	Tasso medio	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2021	300.000	3,125%	300.000	3,125%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2019 al 2037	232.396	1,03%	242.083	1,03%
o/w a Tasso Fisso		41.583	3,90%	44.971	3,90%
o/w a Tasso Variabile ^(*)		190.813	0,40%	197.112	0,38%
Altri Finanziamenti Bancari	2020	66	0,50%	88	0,50%
o/w a Tasso Fisso		66	0,50%	88	0,50%
o/w a Tasso Variabile					
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		532.462	2,21%	542.171	2,19%

(*) Include: (i) tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 30% al 30.06.2019 e al 31.12.2018); (ii) euro 80 milioni di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio lungo termine al 30 giugno 2019 è pari a 532.462 migliaia di euro, in riduzione di 9.709 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018, per l'impatto della prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti

in essere. Il costo medio di tale indebitamento è rimasto stabile, toccando il 2,78%, analogo livello di fine dicembre 2018 (2,21% non considerando le operazioni di copertura dal rischio tasso ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI).

Al 30 giugno 2019 il Gruppo ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi 300 milioni di euro nominali.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/8 04/17/21	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS 1053334373	7	17/04/2021	300	Fissa, Annuale	3,125%

Il *fair value* dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario al 30 giugno 2019 è pari a 546.977 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 562.361 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

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

lati a partire dai tassi di mercato di riferimento;

- per il prestito obbligazionario quotato in mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 30 giugno 2019;
- 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

(€/000)	Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 30/06/2019	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 30/06/2019	Fair value al 31/12/2018
	10.000	7.419	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(673)	(772)
	5.000	3.710	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(337)	(386)
	15.000	9.828	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(870)	(1.004)
IRS	10.000	5.714	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(480)	(556)
	11.000	6.069	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(509)	(590)
	12.000	6.207	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(513)	(599)
	12.000	6.207	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(513)	(599)
Collar	10.000	5.714	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(391)	(447)
	11.000	5.690	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(381)	(436)
Totale	96.000	56.558				(4.667)	(5.387)

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati al 30 giugno 2019 e al 31 dicembre 2018 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 e dall'IFRS 13.

(b) Rischio di cambio

Il Gruppo SEA, ad eccezione del rischio di cambio connesso al rischio *commodity*, è soggetto a un basso rischio di fluttuazione dei cambi delle valute perché, pur operando in un contesto internazionale, le transazioni sono condotte principalmente in euro. Pertanto, il Gruppo SEA non ritiene necessario attivare coperture specifiche a

fronte di tale rischio in quanto gli importi in valuta diversa dall'euro sono modesti e i relativi incassi e pagamenti tendono a compensarsi reciprocamente.

(c) Rischio prezzo delle *commodity*

Il Gruppo SEA, limitatamente alla sola SEA Energia, è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle *commodity* energetiche trattate, ovvero gas e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity*, che risentono, nel caso del gas, principalmente delle fluttuazioni

dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Tali fluttuazioni vengono gestite attraverso formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di pricing adottate nei contratti di acquisto e vendita.

Si segnala che, nel corso del primo semestre 2019, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura finanziaria di tale rischio. Nello stesso periodo il Gruppo SEA ha effettuato acquisti di certificati ambientali pari al pressochè totale fabbisogno atteso per il 2019, in tal modo eliminando l'impatto derivante dalle future variazioni del relativo prezzo.

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 suc-

cessivi 12 mesi derivante dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto;

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

Al 30 giugno 2019 il Gruppo SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per 390 milioni di euro, di cui 260 milioni di euro relativi a linee *revolving* disponibili in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024, e 130 milioni di euro relativi a linee su raccolta BEI, utilizzabili entro febbraio 2023, per durate anche ventennali. Al 30 giugno 2019 il Gruppo SEA dispone anche di ulteriori 158 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

Il Gruppo SEA dispone di linee di credito *committed* e *uncommitted* in grado di garantire la copertura dei fabbisogni finanziari futuri e i fabbisogni della gestione

corrente, con una scadenza media dell'indebitamento finanziario di medio lungo termine di oltre 3 anni, compreso il prestito obbligazionario emesso nel 2014. Non considerando il prestito obbligazionario, il restante indebitamento ha una scadenza di circa 6 anni (e di questo il 15% oltre i 10 anni).

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

Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e leasing) e commerciali in essere al 30 giugno 2019 e al 31 dicembre 2018:

PASSIVITÀ AL 30 GIUGNO 2019

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	38,1	366,8	51,0	127,3	583,2
Passività per leasing (Debito Finanziario)	1,5	2,2	1,1	0,2	5,0
Debiti commerciali					155,7
Totale debito	195,3	369,0	52,1	127,5	743,9

PASSIVITÀ AL 31 DICEMBRE 2018

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	36,1	377,5	55,7	142,6	611,9
Debiti commerciali					153,4
Totale debito	189,5	377,5	55,7	142,6	765,3

Al 30 giugno 2019 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dalle quote capitali da rimborsare in prosecuzione dell'ammortamento di alcune tranche di prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. La struttura delle scadenze evidenzia la capacità dell'indebitamento finanziario del Gruppo SEA di assicurare anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

4.4 Sensitivity

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

In particolare, l'analisi ha considerato:

- depositi bancari;

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

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

- a. Ipotesi: si è valutato l'effetto sul conto economico del Gruppo SEA, al 30 giugno 2019 e al 30 giugno 2018, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 *basis point*
- b. Metodi di calcolo:
 - la remunerazione dei depositi bancari è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari del Gruppo SEA;
 - i finanziamenti oggetto di

valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;

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

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019		30 giugno 2018	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-68,74	458,90	-2,37	233,50
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽¹⁾	145,48	-493,29	155,58	-528,65
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽²⁾	-149,18	149,18	-167,08	167,08
Strumenti derivati di copertura (fair value)	-524,66	515,30	-834,98	814,68

⁽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. Applicando una variazione di -50 *basis point* all'attuale curva dei tassi di interesse di mercato, i flussi relativi a Conti Correnti e Finanziamenti risulterebbero di segno opposto a quelli previsti dalle relative tipologie di contratto; in tali casi, tali flussi sono stati posti pari a zero.

Si precisa che alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (*covenants*), riferiti alla capacità del Gruppo SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie e dei crediti vantati verso lo Stato) mediante il risultato della gestione corrente. Si precisa che, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del

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

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

5. Classificazione degli strumenti finanziari

sività finanziarie per categoria al 30 giugno 2019 e al 31 dicembre 2018 del Gruppo.

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e pas-

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019				Totale
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
Altre partecipazioni	26				26
Altri crediti non correnti		190			190
Crediti commerciali		140.686			140.686
Crediti per imposte		468			468
Altri crediti correnti		16.806			16.806
Cassa e disponibilità liquide		108.480			108.480
Totale	26	266.630	0	0	266.656
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing			4.667	506.808	511.475
- di cui debito verso obbligazionisti				299.121	299.121
Passività finanziarie non correnti per leasing				3.560	3.560
Altri debiti non correnti				13.964	13.964
Debiti commerciali				155.723	155.723
Debiti per imposte dell'esercizio				47.501	47.501
Altri debiti correnti				192.898	192.898
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				26.343	26.343
Passività finanziarie correnti per leasing				1.471	1.471
Totale	0	0	4.667	948.268	952.935

GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO

I valori determinati utilizzando la metodologia del costo ammortizzato approssimano il fair value della categoria di riferimento. I dati sono stati classificati secondo le

categorie previste dall'IFRS 9 – Financial Instruments, applicato da SEA a partire dal 1° gennaio 2018.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018				Totale
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
Altre partecipazioni	26				26
Altri crediti non correnti		188			188
Crediti commerciali		121.005			121.005
Crediti per imposte		1.048			1.048
Altri crediti correnti		9.527			9.527
Cassa e disponibilità liquide		153.036			153.036
Totale	26	284.804	0	0	284.830
Passività finanziarie non correnti			5.387	518.218	523.605
- di cui debito verso obbligazionisti				298.889	298.889
Altri debiti non correnti				13.964	13.964
Debiti commerciali				153.394	153.394
Debiti per imposte dell'esercizio				18.541	18.541
Altri debiti correnti				192.476	192.476
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				29.042	29.042
Passività finanziarie correnti per leasing				-	-
Totale	0	0	5.387	925.635	931.022

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 me-

todologie 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 mer-

cato 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 2019 e al 31 dicembre 2018.

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			26
Strumenti finanziari derivati		4.667	
Totale		4.667	26

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			26
Strumenti finanziari derivati		5.387	
Totale		5.387	26

7. Informativa per settori operativi

Per il tipo di attività svolta dal Gruppo l'elemento "traffico" determina in modo significativo i risultati di tutte le attività aziendali. Il Gruppo SEA ha identificato tre business operativi, come meglio riportato nella Relazione sulla gestione ed in particolare: (i) *Commercial Aviation*, (ii) *General Aviation*, (iii) *Energy*. Tale rappresentazione potrebbe differire da quella presentata a livello di singola *legal entity*. Di seguito sono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali *business* operativi identificati.

Commercial Aviation: comprende le attività *Aviation* e *Non Aviation* le prime consistono nella gestione, lo sviluppo e la manutenzione

delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, e nell'offerta ai clienti del Gruppo SEA dei servizi e delle attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale. I ricavi generati da tali attività sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso di banchi *check-in* e spazi da parte di vettori e *handler*. Le attività *Non Aviation*, invece, includono l'offerta di una gamma ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli aeroporti, nonché il comparto *real estate*. I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato

per le attività svolte direttamente dal Gruppo e, con riferimento alle attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle *royalty* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito.

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

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

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

INFORMATIVA DI SETTORE: DATI ECONOMICI E PATRIMONIALI AL 30 GIUGNO 2019

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	333.142	8.197	26.240	(24.130)	343.449
di cui Intercompany	(4.885)	(2.270)	(16.975)	24.130	0
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	328.257	5.927	9.265	0	343.449
EBITDA	131.726	3.844	495		136.065
EBIT	86.648	2.921	398		89.967
Proventi (oneri) da partecipazioni					8.753
Oneri finanziari					(8.633)
Proventi finanziari					112
Risultato prima delle imposte					90.199
Investimenti in Immobilizzazioni	31.574	3.562	764		35.900
Materiali	10.425	3.295	764		14.484
Immateriali	21.149	267			21.416

INFORMATIVA DI SETTORE: DATI ECONOMICI AL 30 GIUGNO 2018 E PATRIMONIALI AL 31 DICEMBRE 2018

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	315.523	7.781	18.986	(17.541)	324.749
di cui Intercompany	(3.981)	(1.972)	(11.588)	17.541	0
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	311.542	5.809	7.398	0	324.749
EBITDA	123.702	3.887	600		128.189
EBIT	80.545	2.885	310		83.740
Proventi (oneri) da partecipazioni					4.248
Oneri finanziari					(8.838)
Proventi finanziari					983
Risultato prima delle imposte					80.133
Investimenti in Immobilizzazioni	60.179	1.066	2.735		63.980
Materiali	18.704	391	2.735		21.830
Immateriali	41.475	675			42.150

8. Note esplicative alla situazione patrimoniale e finanziaria

8.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle im-

mobilitazioni immateriali dal 31 dicembre 2018 al 30 giugno 2019.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Incrementi del periodo	Riclassifiche/giroconti	Distruzioni/vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	30 giugno 2019
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.509.635		10.558			1.520.193
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	30.875	17.397	(9.811)			38.461
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	82.436		2.454		(49)	84.841
Immobilizzazioni in corso ed acconti	9.054	4.019	(2.454)			10.619
Altre	16.954				(37)	16.917
Totale valore lordo	1.648.954	21.416	747	0	(86)	1.671.031
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(577.779)				(23.750)	(601.528)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(69.378)				(3.523)	(72.901)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.328)					(15.328)
Totale fondo ammortamento	(662.485)	0	0	0	(27.273)	(689.757)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	931.857		10.558		(23.750)	918.665
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	30.875	17.397	(9.811)			38.461
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	13.058		2.454		(3.572)	11.940
Immobilizzazioni in corso ed acconti	9.054	4.019	(2.454)			10.619
Altre	1.626				(37)	1.589
Totale valore netto	986.469	21.416	747	0	(27.359)	981.274

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per 918.665 migliaia di euro al 30 giugno 2019 e per 931.857 migliaia di euro al 31 dicembre 2018. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato, in quanto destinati a essere devoluti al concedente al termine della concessione. L'ammortamento dei primi sei mesi del 2019 è pari a 23.749 migliaia di euro.

Su tali categorie di beni, ai sensi dell'IFRIC 12, il Gruppo SEA ha l'ob-

bligo 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:

- Ampliamento delle isole di check in e incremento del numero delle stesse a Malpensa Terminal 1;
- Incremento caroselli bagagli in partenza al Terminal 1;
- Raddoppio dei varchi egates e ri-

spristino aree gates di imbarco;

- Opere di riconfigurazione della viabilità all'esterno del Terminal 2.

I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre, il cui valore netto residuo è pari a 11.940 migliaia di euro al 30 giugno 2019 si riferiscono prevalentemente ad acquisti di licenze per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale sia gestionale, e all'acquisto di componenti software. L'ammortamento è pari a 3.572 migliaia di euro.



8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni materiali dal 31 dicembre 2018 al 30 giugno 2019.

Gli investimenti hanno riguardato principalmente i lavori di restyling del Terminal 1 di Malpensa ed il nuovo parcheggio operatori; oltre all'acquisizione di nuove attrezza-

ture di piazzale per le parti che non rientrano tra i beni in concessione.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Incrementi del periodo	Riclas- sifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammor- tamenti / svaluta- zioni	30 giugno 2019
Valore lordo						
Beni immobili	228.607	(16)	1.860	(22)		230.428
Impianti e macchinari	111.684	43	209			111.936
Attrezzature industriali e commerciali	48.071	168	(3)	(1.748)		46.487
Altri beni mobili	73.681	2.149	987	(1.944)		74.873
Immobilizzazioni in corso ed acconti	14.405	12.141	(3.800)			22.746
Totale valore lordo	476.448	14.484	(747)	(3.714)	0	486.471
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Beni immobili	(101.834)			10	(3.427)	(105.250)
Impianti e macchinari	(70.693)				(1.467)	(72.160)
Attrezzature industriali e commerciali	(39.344)			1.723	(2.528)	(40.150)
Altri beni mobili	(59.094)			1.901	(2.780)	(59.973)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(270.965)	0	0	3.633	(10.202)	(277.533)
Valore netto						
Beni immobili	126.773	(16)	1.860	(12)	(3.427)	125.178
Impianti e macchinari	40.991	43	209		(1.467)	39.775
Attrezzature industriali e commerciali	8.727	168	(3)	(25)	(2.528)	6.338
Altri beni mobili	14.586	2.149	987	(43)	(2.780)	14.899
Immobilizzazioni in corso ed acconti	14.405	12.141	(3.800)			22.746
Totale valore netto	205.483	14.484	(747)	(81)	(10.202)	208.937

8.3 Diritti d'uso beni in leasing

La voce "Diritto d'uso beni in leasing" è rappresentativa del diritto d'utilizzo rilevato ai sensi dell'IFRS 16 come più ampiamente descritto al paragrafo 2.1 "Principi contabili di recente emissione".

Come locatario il Gruppo SEA ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali e

noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d'uso nell'attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d'uso dei beni in leasing al 30 giugno 2019 è pari a 4.579 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 727 migliaia di euro.

Ai fini della determinazione di detti valori, il Gruppo si è avvalso dell'esenzione prevista dall'IFRS 16 ed ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing aventi caratteristiche simili. La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni dal 1° gennaio al 30 giugno 2019.

(in migliaia di euro)	1° gennaio 2019	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	30 giugno 2019
Valore Lordo					
Attrezzatura di Pista/Piazzale/Strade	11				11
Attrezzatura Varie e Minuta	2.203	460			2.663
Attrezzature Complesse	188				188
Automezzi	1.376	56	(2)		1.431
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.	868				868
Mezzi di Carico e Scarico	7				7
Terreni	137				137
Totale valore lordo	4.791	516	(2)	0	5.305
Fondo ammortamento e svalutazioni					
Attrezzatura di Pista/Piazzale/Strade				(4)	(4)
Attrezzatura Varie e Minuta				(288)	(288)
Attrezzature Complesse				(27)	(27)
Automezzi			1	(307)	(306)
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.				(80)	(80)
Mezzi di Carico e Scarico				(3)	(3)
Terreni				(18)	(18)
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	0	0	1	(727)	(726)
Valore netto					
Attrezzatura di Pista/Piazzale/Strade	11			(4)	7
Attrezzatura Varie e Minuta	2.203	460		(288)	2.375
Attrezzature Complesse	188			(27)	161
Automezzi	1.376	56	(1)	(307)	1.125
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.	868			(80)	788
Mezzi di Carico e Scarico	7			(3)	4
Terreni	137			(18)	119
Totale valore netto	4.791	516	(1)	(727)	4.579

8.4 Investimenti immobiliari

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

8.5 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione dal 31 dicembre 2018 al 30

giugno 2019 della voce "Partecipazioni in società collegate":

PARTECIPAZIONI IN SOCIETÀ COLLEGATE

(in migliaia di euro)	Movimentazione			30 giugno 2019
	31 dicembre 2018	Incrementi / rivalutazioni	Decrementi / svalutazioni	
SACBO SpA	38.981	4.963	(1.965)	41.979
Dufrital SpA	12.131	1.798	(3.544)	10.385
Disma SpA	2.624	231	(225)	2.630
Malpensa Logistica Europa SpA	2.972	975	(875)	3.072
SEA Services Srl	508	375		883
Airport Handling SpA	10.398	293	(1.200)	9.491
Signature Flight Support Italy Srl	300	58		358
Totale	67.914	8.693	(7.809)	68.798

Le società partecipate sono tutte residenti in Italia.

Il patrimonio netto delle società collegate è stato rettificato per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28. In particolare, l'importo pari

a 7.809 migliaia di euro è rappresentativo dei dividendi distribuiti dalle Società collegate a SEA.

Il patrimonio netto rettificato di competenza del Gruppo SEA al 30 giugno 2019 ammonta a 68.798 migliaia di euro rispetto a 67.914 migliaia di euro al 31 dicembre 2018.

8.6 Altre Partecipazioni

Si riporta di seguito l'elenco delle "Altre Partecipazioni":

ALTRE PARTECIPAZIONI

Ragione Sociale	% Possesso	
	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%
Aeropuertos Argentina 2000 SA	8,500%	8,500%

La tabella di seguito riepiloga il dettaglio della movimentazione delle altre partecipazioni:

ALTRE PARTECIPAZIONI

(in migliaia di euro)	Movimentazione			30 giugno 2019
	31 dicembre 2018	Incrementi/ rivalutazioni	Decrementi/ svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	25			25
Romairport Srl	1			1
Aeropuertos Argentina 2000 SA				
Totale	26	0	0	26

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

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

A con diritto ad un voto per ogni azione.

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

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

Alla data del presente documento l'ORSNA non ha ancora formaliz-

zato l'autorizzazione alla cessione della partecipazione a favore di CEDICOR e, pertanto, SEA detiene ancora l'8,5% del capitale sociale in AA2000; nella presente relazione semestrale è stato quindi mantenuto il valore della partecipazione a 1 euro.

8.7 Imposte differite attive

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

IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE NETTE

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Imposte anticipate attive	87.074	86.710
Imposte differite passive	(31.026)	(32.525)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	56.048	54.185

La movimentazione delle imposte differite attive nette nei primi sei mesi del 2019 è di seguito riepilogata:

MOVIMENTAZIONE IMPOSTE DIFFERITE ATTIVE NETTE

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Rilascio/ accantonamento a conto economico	Rilascio/ accantonamento a patrimonio netto	30 giugno 2019
Totale imposte anticipate	86.710	(212)	577	87.074
Totale imposte differite	(32.525)	1.499		(31.026)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	54.185	1.287	577	56.048

8.8 Altri crediti non correnti

I crediti verso altri, pari a 190 migliaia di euro al 30 giugno 2019 (188 migliaia di euro al 31 dicem-

bre 2018) si riferiscono principalmente a depositi cauzionali attivi.

8.9 Rimanenze

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

RIMANENZE

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.186	3.580
Fondo obsolescenza magazzino	(1.402)	(1.646)
Totale Rimanenze	1.784	1.934

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

Al 30 giugno 2019 nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tale data.

La comparazione con i valori di

presumibile realizzo o sostituzione ha determinato la necessità di iscrizione di un fondo svalutazione rimanenze pari, al 30 giugno 2019, a 1.402 migliaia di euro (1.646 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). I valori sono esposti al netto del sopradetto fondo.

8.10 Crediti commerciali

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

CREDITI COMMERCIALI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Crediti commerciali verso clienti	127.206	109.598
Crediti commerciali verso imprese collegate	13.480	11.407
Totale crediti commerciali netti	140.686	121.005

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

Per i commenti sull'andamento

dei crediti commerciali nel primo semestre 2019 si rimanda alla Relazione sulla gestione.

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

contenzioso e sono soggetti all'uso di stime descritto nelle precedenti note a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Fondo iniziale	(102.701)	(102.254)
(Incrementi)/scioglimenti	534	(816)
Utilizzi	46	369
Totale fondo svalutazione crediti commerciali	(102.121)	(102.701)

Lo scioglimento netto ammonta a 534 migliaia di euro e si è reso necessario prevalentemente per gli incassi legati alle attività di recupero crediti e al rispetto dei piani di rientro concordati con i clienti. Gli scioglimenti sono parzialmente

compensati dagli accantonamenti, effettuati per tener conto del rischio valutato dalla Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

8.11 Crediti per imposte e altri crediti correnti

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

CREDITI PER IMPOSTE E ALTRI CREDITI CORRENTI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Crediti per imposte	468	1.048
Altri crediti correnti	16.806	9.527
Totale crediti per imposte e altri crediti correnti	17.274	10.575

I crediti per imposte, pari a 468 migliaia di euro al 30 giugno 2019, si riferiscono principalmente:

- per 128 migliaia di euro (128 migliaia di euro al 31 dicembre

2018) a crediti IVA;
 ■ per 340 migliaia di euro (805 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) ad altri crediti fiscali.

Al 31 dicembre 2018 erano presen-

ti inoltre 115 migliaia di euro relativi a crediti per imposte correnti. La voce "Altri crediti correnti", esposta al netto del relativo fondo svalutazione, è dettagliabile nel modo seguente:

ALTRI CREDITI CORRENTI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Crediti v/GSE per certificati bianchi e verdi	560	560
Altri crediti	10.079	6.050
Crediti per dividendi da incassare	4.072	2.005
Crediti per incassi vari	1.190	562
Crediti verso compagnie assicurative	666	200
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	201	143
Valori postali e bolli	38	7
Crediti verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	3.889	3.889
Fondo svalutazione crediti verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	(3.889)	(3.889)
Totale altri crediti correnti	16.806	9.527

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 16.806 migliaia di euro al 30 giugno 2019 (9.527 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e si compone delle voci sotto descritte.

I crediti verso GSE vantati dal Gruppo SEA per certificati bianchi e verdi ammontano a 560 migliaia di euro. Tale ammontare include i crediti vantati da SEA Energia ver-

so il Gestore dei Servizi Energetici relativamente alla quota parte dei certificati bianchi del 2016 non ancora incassati relativi al ciclo combinato 1.

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 anticipi a fornitori, crediti per contributi in conto esercizio e altre posizioni minori.

I crediti per dividendi da incassare, pari a 4.072 migliaia di euro, afferiscono all'iscrizione dei dividendi deliberati dagli azionisti di: Dufri-tal (1.772 migliaia di euro), Mal-pensa Logistica Europa (875 mi-gliaia di euro), Disma (225 migliaia di euro), Airport Handling (1.200 migliaia di euro).

I crediti per incassi vari, pari a

1.190 migliaia di euro al 30 giugno 2019 afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi tran-sati con telepass, carta di credito e POS e per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

I crediti verso compagnie assicura-tive, pari a 666 migliaia di euro al 30 giugno 2019 (200 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) rappresen-tano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziaria-mente nell'esercizio ma di compe-tenza di quello successivo.

Il credito verso lo Stato per la cau-sa SEA/Ministero delle Infrastrut-ture e dei Trasporti, conseguente

alla sentenza della Corte di Cassa-zione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di handling per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute dalla Società, per 3.889 migliaia di euro è inte-ramente coperto dal fondo svalutazione crediti. Tale credito era relativo alla posizione creditoria residua non incassata dal Ministe-ro delle Infrastrutture e dei Tra-sporti, oltre agli interessi fino al 31 dicembre 2014.

Il fondo svalutazione altri crediti ha evidenziato la seguente movi-mentazione:

FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Fondo iniziale	(3.889)	(3.889)
(Incrementi)/scioglimenti	-	-
Totale fondo svalutazione altri crediti	(3.889)	(3.889)

8.12 Cassa e disponibilità liquide

La tabella di seguito riepiloga

l'ammontare della voce "Cassa e disponibilità liquide":

CASSA E DISPONIBILITÀ LIQUIDE

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Depositi bancari e postali	108.402	152.955
Denaro e valori in cassa	78	81
Totale	108.480	153.036

La liquidità disponibile al 30 giu-gno 2019 è in diminuzione di 44.556 migliaia di euro rispetto all'anno precedente. La composi-zione della liquidità al 30 giugno 2019 si riferisce a: depositi ban-cari e postali liberamente dispo-nibili per 108.298 migliaia di euro (152.851 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), depositi bancari

non disponibili per 104 migliaia di euro (così come al 31 dicembre 2018), denaro e valori in cassa per 78 migliaia di euro (81 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Per dettagli sulla variazione della voce in commento si rimanda al rendiconto finanziario consolidato.

8.13 Capitale sociale e riserve

Al 30 giugno 2019 il capitale so-ciale della SEA SpA ammonta a 27.500 migliaia di euro ed è costi-tuito da 250.000.000 di azioni, pari a euro 0,11 per azione.

La movimentazione del patrimo-nio netto è riportata negli schemi di bilancio.

8.14 Fondo rischi e oneri

La voce "Fondo rischi e oneri" si dettaglia come segue:

FONDO RISCHI E ONERI

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Accantonamenti/ Incrementi	(Utilizzi) / (riclassifiche)	(Scioglimenti)	30 giugno 2019
Fondo di ripristino e sostituzione	137.585	8.526	(8.499)		137.612
Fondo oneri futuri	30.276	184	(2.537)	(367)	27.556
Totale fondo rischi e oneri	167.861	8.710	(11.036)	(367)	165.168

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 137.612 migliaia di euro al 30 giugno 2019 (137.585 migliaia di euro al 31

dicembre 2018), rappresenta la migliore stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che saranno effettuate

negli esercizi futuri.

Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione del fondo oneri futuri:

FONDO ONERI FUTURI

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Accantonamenti/ Incrementi	(Utilizzi) / (riclassifiche)	(Scioglimenti)	30 giugno 2019
Accantonamenti in materia di lavoro	6.015	11	(11)		6.015
Franchigie assicurative	1.601	173	(66)	(367)	1.341
Rischi fiscali	1.862				1.862
Certificati verdi e bianchi	990		(76)		914
Fondi diversi	19.808		(2.384)		17.424
Totale fondo oneri futuri	30.276	184	(2.537)	(367)	27.556

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento delle *operation*. La voce "Franchigie assicurative" pari a 1.341 migliaia di euro si riferisce agli oneri in carico al Gruppo SEA per danni derivanti da responsabilità civile.

La voce "Rischi fiscali" si riferisce a:

- 1.500 migliaia di euro all'importo accantonato da SEA Prime SpA, per far fronte alle passività

correlate al mancato versamento dell'IVA di Gruppo da parte della ex controllante per gli anni 2011 e 2012;

- 362 migliaia di euro all'importo accantonato dalla Capogruppo SEA in relazione agli avvisi di accertamento in materia di IVA e avviso di liquidazione in materia di imposta di registro.

La voce "Certificati verdi e bianchi" pari a 914 migliaia di euro si

riferisce alla società SEA Energia. L'importo è stato accantonato nei precedenti esercizi per il contenzioso con il Gestore dei Servizi Energetici per certificati verdi (per il periodo 2010-2014) e certificati bianchi (per il periodo 2012-2015). La voce "Fondi diversi" per 17.424 migliaia di euro al 30 giugno 2019 è principalmente composta nel modo seguente:

- 6.424 migliaia di euro per contenziosi legali legati alla gestio-

ne operativa degli aeroporti;

- 8.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali). Si segnala che la Commissione aeroportuale di Malpensa non ha ancora deliberato in via definitiva, a differenza della Commissione aeroportuale di Linate;

- 3.000 migliaia di euro per contenziosi legali di natura diversa.

Gli utilizzi si riferiscono principalmente al pagamento degli importi per azioni revocatorie.

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.

8.15 Fondi relativi al personale

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

FONDI RELATIVI AL PERSONALE

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Fondo iniziale	46.214	47.834
(Proventi)/oneri finanziari	307	652
Utilizzi	(903)	(1.173)
(Utili) / perdite attuariali	3.100	(1.099)
Totale Fondi relativi al personale	48.718	46.214

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre

2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione

degli obblighi pensionistici, che hanno determinato il significativo impatto in termini di perdite attuariali, sono di seguito riportate:

FONDI RELATIVI AL PERSONALE

Basi tecniche economiche-finanziarie	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Tasso annuo di attualizzazione	0,77%	1,57%
Tasso annuo di inflazione	1,50%	1,50%
Tasso annuo di incremento TFR	2,63%	2,63%

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice Iboxx 10+ Eurozone Corporate.

8.16 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie

correnti e non correnti al 30 giugno 2019 e al 31 dicembre 2018:

GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019		31 dicembre 2018	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	23.324	207.665	21.316	219.286
Debito per oneri su finanziamento	1.080		1.055	
Fair value derivati		4.667		5.387
Debiti verso banche	24.404	212.332	22.371	224.673
Debiti verso obbligazionisti		299.121		298.889
Debiti per oneri su obbligazioni	1.895		6.627	
Passività per leasing (Debito Finanziario)	1.471	3.560		
Debiti per finanziamenti agevolati	44	22	44	44
Debiti verso altri finanziatori	3.410	302.703	6.671	298.933
Totale passività correnti e non correnti	27.814	515.035	29.042	523.605

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito al 30 giugno 2019 esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, di cui oltre la metà è rappresentato dall'emissione obbligazionaria "SEA 3 1/8 2014-2021" (espressa al

costo ammortizzato). La restante parte dell'indebitamento è composta, a meno di 66 migliaia di euro relativi a un finanziamento agevolato, da finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 49% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 10% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo determinato al 30 giugno 2019 e al 31 dicembre 2018:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
A. Disponibilità Liquide	(108.480)	(153.036)
B. Altre Disponibilità Liquide		
C. Titoli detenuti per la negoziazione		
D. Liquidità (A)+(B)+(C)	(108.480)	(153.036)
E. Crediti finanziari		
F. Debiti finanziari correnti	2.975	7.681
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	23.368	21.361
H. Altri debiti finanziari correnti	1.471	-
I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)	27.814	29.042
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)	(80.666)	(123.994)
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	207.665	219.286
L. Obbligazioni emesse	299.121	298.889
M. Altri debiti finanziari non correnti	8.250	5.430
N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)	515.035	523.605
O. Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)	434.370	399.611

A fine giugno 2019 l'indebitamento finanziario netto, pari a 434.370 migliaia di euro, registra un incremento di 34.759 migliaia di euro rispetto a fine 2018, in cui era pari a 399.611 migliaia di euro.

Sulla composizione dell'indebitamento finanziario netto hanno influito una serie di fattori, fra cui:

- a. la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel primo semestre 2019 sono state pari a 9.688 migliaia di euro);
- b. una minor liquidità per 44.556 migliaia di euro a seguito degli investimenti effettuati e del pagamento dei dividendi 2018 intervenuto in giugno;
- c. minori rettifiche IAS per 5.119 migliaia di euro determinate principalmente da: (i) minori ratei passivi sui finanziamenti per 4.706 migliaia di euro, per l'effetto del pagamento della cedola obbligazionaria annuale con scadenza ad aprile; (ii) il miglioramento del fair value dei derivati per 719 migliaia di euro per la prosecuzione del processo di ammortamento del nozionale; (iii) minori costi ammortizzati residui per 307 migliaia di euro relativi alle erogazioni BEI e al Bond;
- d. maggiore debito per leasing derivante dalla prima applicazione del nuovo principio contabile IFRS16.

Le voci "Altri debiti finanziari correnti" e "Altri debiti finanziari non correnti" comprendono le passività per leasing, in accordo al nuovo principio contabile IFRS16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 30 giugno 2019 rispettivamente a 1.471 migliaia di euro e 3.560 migliaia di euro:

PASSIVITÀ PER LEASING (DEBITO FINANZIARIO)

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	
	correnti	non correnti
Attrezzatura di Pista/Piazzale/Strade	8	
Attrezzatura Varie e Minuta	597	1.993
Attrezzature Complesse	53	118
Automezzi	617	699
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.	155	666
Mezzi di Carico e Scarico	5	0
Terreni	36	83
Totale	1.471	3.560

Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 8.3 "Diritto d'uso beni in leasing". Si precisa, infine, che alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (*covenant*), riferiti alla

capacità del Gruppo SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie) mediante il risultato della gestione corrente. Allo stato attuale il Gruppo SEA

non è a conoscenza dell'esistenza di situazioni di default connesse ai finanziamenti in essere né della violazione di alcuno dei *covenant* sopra citati.

8.17 Altri debiti non correnti

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri debiti non correnti".

ALTRI DEBITI NON CORRENTI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Debiti verso dipendenti	11.876	11.876
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	2.088	2.088
Totale	13.964	13.964

La voce comprende il debito verso dipendenti e il relativo debito verso l'INPS scaturiti a seguito della sottoscrizione degli accordi di incentivazione all'esodo nell'ambito del piano industriale di dimensionamento organici 2018-2023.

Il saldo della voce "Altri debiti non correnti" si riferisce ai debiti verso

dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori, che raggiungeranno, entro agosto 2023, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a que-

sta procedura, in data 15 gennaio 2018 è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali.

8.18 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali:

DEBITI COMMERCIALI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Debiti verso fornitori	136.494	139.303
Acconti	3.193	2.475
Debiti verso imprese collegate	16.036	11.616
Totale debiti commerciali	155.723	153.394

I debiti verso fornitori (che includono debiti per fatture da ricevere per 78.669 migliaia di euro al 30 giugno 2019 e 109.969 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) 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

2019, pari a 3.193 migliaia di euro (2.475 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) sono attribuibili principalmente ad acconti da clienti.

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

8.19 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 47.501 migliaia di euro al 30 giugno 2019 (18.541 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), sono costituiti principalmente dal debito per imposte correnti IRES per 32.613 migliaia di euro (11.539 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), de-

bito per imposte correnti IRAP per 4.955 migliaia di euro (837 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), dal debito IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo per 3.961 migliaia di euro (5.253 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). La differenza del

saldo fra i due periodi è riconducibile alla data di versamento delle imposte avvenuto nel mese di luglio 2019; dal debito IVA per 5.708 migliaia di euro al 30 giugno 2019 (906 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e da altri debiti di natura

fiscale per 5 migliaia di euro (6 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

8.20 Altri debiti

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri debiti":

ALTRI DEBITI

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Servizi antincendio aeroportuali	68.150	65.113
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	48.886	49.944
Altri debiti diversi	26.616	23.370
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	17.433	21.311
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	14.699	14.285
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	12.355	14.234
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.933	2.434
Depositi cauzionali di terzi	1.267	1.160
Debiti verso altri per trattenute c/dip	236	242
Debiti vs CDA e Collegio Sindacale	86	204
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	115	90
Debito verso azionisti per dividendi	122	89
Totale	192.898	192.476

Il saldo della voce "Altri debiti" correnti evidenzia un incremento di 422 migliaia di euro, passando da 192.476 migliaia di euro al 31 dicembre 2018 a 192.898 migliaia di euro al 30 giugno 2019.

Relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione

nel capitolo "Fattori di rischio del Gruppo SEA".

La voce "Debiti per addizionali su diritti di imbarco" rappresenta le addizionali istituite dalle Leggi n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006, n. 166/2008, n. 92/2012 e n. 357/2015.

La voce "Altri debiti diversi", pari a 26.616 migliaia di euro al 30 giugno

2019 (23.370 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), si riferisce principalmente ai risconti passivi 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 2019 e 2018. Tali dati riflettono la vista

gestionale e manageriale dei business in cui il Gruppo opera. Tali dati pertanto potrebbero differire rispetto a quelli presentati a livello di singola *legal entity*.

Nei primi sei mesi del 2019 i ricavi di gestione si attestano a 343.449 migliaia di euro, in aumento del

5,8% rispetto ai primi sei mesi del 2018. I ricavi di gestione includono ricavi *Commercial Aviation*, ricavi *General Aviation* e ricavi del business *Energy*.

RICAVI DI GESTIONE

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018
Ricavi di Gestione Commercial Aviation	328.257	311.542
Ricavi di Gestione General Aviation	5.927	5.809
Ricavi di Gestione Energy	9.265	7.398
Totale Ricavi di gestione	343.449	324.749

Ricavi di Gestione Commercial Aviation

Nel primo semestre 2019, i ricavi **Aviation** hanno registrato un incremento di 9.147 migliaia di euro (+4,7%) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. In particolar modo, i ricavi per diritti

e infrastrutture centralizzate sono cresciuti al netto degli incentivi alle compagnie aeree finalizzati allo sviluppo del traffico di 8.598 migliaia di euro, prevalentemente per effetto dei maggiori volumi di traffico.

RICAVI DI GESTIONE COMMERCIAL AVIATION

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018
Aviation	205.948	196.801
Non aviation	122.309	114.741
Totale Ricavi di gestione Commercial Aviation	328.257	311.542

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione Non Aviation suddiviso per comparto:

RICAVI DI GESTIONE NON AVIATION

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018
Retail	49.493	47.412
Parcheggi	35.403	32.934
Cargo	9.280	8.071
Pubblicità	5.467	5.234
Servizi premium	10.777	9.258
Real estate	2.118	1.554
Servizi e altri ricavi	9.771	10.278
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	122.309	114.741

I ricavi **retail** hanno registrato un aumento di 2.081 migliaia di euro (+4,4%), principalmente per i seguenti effetti positivi: *i*) aumento dei ricavi *food & beverage* per 461 migliaia di euro (+4,5%); *ii*) l'aumen-

to dei ricavi per negozi per 1.162 migliaia di euro (+4,6%); *iii*) aumento dei ricavi per *car rental* per 176 migliaia di euro (2,2%); *iv*) aumento dei ricavi per servizi bancari per 282 migliaia di euro (+7,0%).

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per segmento:

RICAVI RETAIL

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018
Shops	26.283	25.121
Food & Beverage	10.666	10.205
Car Rental	8.239	8.063
Servizi bancari	4.305	4.023
Totale Retail	49.493	47.412

Ricavi di Gestione General Aviation

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

Malpensa. I ricavi del business General Aviation, pari a 5.927 migliaia di euro registrano un incremento, pari al 2,0%, rispetto al periodo di confronto. Si rimanda alla Relazione sulla gestione per le dinamiche gestionali.

Ricavi di Gestione Energy

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

RICAVI DI GESTIONE ENERGY

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018
Vendita Energia Elettrica	6.404	3.996
Vendita Energia Termica	2.853	2.642
Altri Ricavi e Servizi	8	760
Totale Ricavi di gestione Energy	9.265	7.398

Per ulteriori dettagli sui ricavi si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Andamento operativo-Analisi di settore".

9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 11.889 migliaia di euro al 30 giugno 2018 a 17.746

migliaia di euro al 30 giugno 2019, con un incremento del 49,3%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un mark up del 6% rappresentativo sia della remunerazione dei costi interni per attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un mark up che un general constructor richiederebbe per svolgere la me-

desima attività, e sono inclusi nella business unit Aviation. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento e di miglioia della struttura.

9.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro:

COSTI DEL LAVORO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018
Salari, stipendi e oneri sociali	89.479	88.242
Trattamento fine rapporto	4.167	3.919
Altri costi del lavoro	2.471	2.742
Totale	96.117	94.903

Nel primo semestre 2019, il costo del lavoro del Gruppo è aumentato di 1.214 migliaia di euro (+1,3%) rispetto al primo semestre 2018.

L'effetto è stato determinato dal nuovo sistema tariffario INAIL dei premi assicurativi obbligatori a copertura del rischio infortuni sul lavoro e dall'incremento di organi-

co con contratto di somministrazione, a fronte della crescita del traffico aeroportuale.

La crescita del traffico passeggeri ha inciso sull'aumento del numero medio di dipendenti FTE, passato da 2.774 del primo semestre 2018 a 2.795 del primo semestre 2019.

La tabella di seguito evidenzia il numero dei dipendenti medi FTE per categoria dei periodi: gennaio-giugno 2019 e gennaio-giugno 2018.

NUMERO MEDIO DIPENDENTI EQUIVALENTI (FTE)

	1° semestre 2019	%	1° semestre 2018	%
Dirigenti e Quadri	347	12%	332	12%
Impiegati	1.747	63%	1.752	63%
Operai	645	23%	656	24%
Totale dipendenti subordinati	2.739	98%	2.740	99%
Dipendenti somministrati	56	2%	34	1%
Totale dipendenti	2.795	100%	2.774	100%

9.4 Materiali di consumo consumo" è rappresentabile dalla
La voce relativa ai "Materiali di tabella di seguito.

COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	22.726	17.022
Acquisto quote CO ₂ ^(*)	1.529	939
Variazione delle rimanenze	150	499
Totale	24.405	18.460

^(*) I costi relativi alle quote di emissione CO₂ sono classificati tra i Materiali di consumo. Al 30 giugno 2018 erano classificati tra gli Altri costi operativi. Per la comparabilità dei dati, i valori sono stati qui riclassificati.

Al 30 giugno 2019, i costi per materiali di consumo hanno registrato un incremento di 5.945 migliaia di euro (+32,2%) rispetto al corrispondente periodo del 2018, passando da 18.460 migliaia di euro a 24.405 migliaia di euro, per effetto principalmente di maggiori costi per metano ed energia elettrica (+46,2%).

9.5 Altri costi operativi

La tabella relativa agli "Altri costi operativi" è la seguente:

ALTRI COSTI OPERATIVI

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018
Canoni pubblici	16.946	16.566
Costi di manutenzione ordinaria	15.757	13.732
Servizi di scalo forniti da società di handling	12.055	11.520
Pulizia	8.193	6.987
Gestione parcheggi	7.570	7.241
Altri costi	6.100	5.639
Utenze e spese di vigilanza	5.093	4.413
Oneri tributari	4.156	4.271
Canoni hardware e software e affitti passivi	3.425	2.746
Servizi professionali	2.822	3.436
Costi commerciali	2.365	2.671
Prestazione per assistenza disabili	1.800	1.800
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	1.027	1.844
Assicurazioni	676	709
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	263	368
Minusvalenze su beni patrimoniali	72	104
Totale altri costi operativi	88.320	84.047

Nei primi sei mesi del 2019, gli altri costi operativi sono aumentati di 4.273 migliaia di euro rispetto ai primi sei mesi del 2018 (+5,1%), passando da 84.047 migliaia di euro a 88.320 migliaia di euro. I maggiori costi rispecchiano i maggiori volumi di traffico e di servizi ai passeggeri.

La voce "Canoni pubblici" comprende *i)* canone concessorio verso lo stato per 13.278 migliaia di euro (12.911 migliaia di euro a giugno 2018); *ii)* costi per servizio antincendio negli aeroporti per 3.037 migliaia di euro (3.037 mi-

gliaia di euro a giugno 2018); *iii)* canone concessorio verso l'erario per servizi di sicurezza per 564 migliaia di euro (531 migliaia di euro a giugno 2018); *iv)* canoni e concessioni a enti diversi per 67 migliaia di euro (87 migliaia di euro a giugno 2018).

9.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 11.039 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2018 a 16.288 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2019.

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

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

ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	(534)	636
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	(183)	340
Totale accantonamenti e svalutazioni	(716)	976

Nei primi sei mesi del 2019 gli accantonamenti e svalutazioni netti diminuiscono di 1.692 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, passando da un accantonamento di 976 migliaia di euro al 30 giugno 2018 a un rilascio netto di 716 migliaia di euro al 30 giugno 2019.

Lo scioglimento netto del fondo oneri futuri è legato principalmente

te al fondo franchigie assicurative. Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto scritto nella Relazione sulla Gestione alla voce "Accantonamenti e svalutazioni".

9.8 Accantonamento fondo ripristino e sostituzione

Gli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione pari a 8.526 migliaia di Euro al 30 giugno 2019

e a 7.539 migliaia di euro al 30 giugno 2018 accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture in concessione. Nel 2019 si è registrato, a fronte di un accantonamento pari a 8.526 migliaia di euro, un utilizzo del fondo pari a 8.499 migliaia di euro.

ACCANTONAMENTO FONDO DI RIPRISTINO E SOSTITUZIONE

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	8.526	7.539

9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

AMMORTAMENTI

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	27.359	26.130
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	10.202	9.804
Ammortamento diritto d'uso beni in leasing	727	
Totale ammortamenti	38.288	35.934

Nei primi sei mesi del 2019 gli ammortamenti si incrementano di 2.354 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2018 (+6,6%), passando da 35.934 migliaia di euro a 38.288 migliaia di euro. L'andamento degli ammortamenti nei periodi considerati riflette, da un lato, il processo di ammortamento delle immobi-

lizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dal Gruppo, non superiore comunque alla durata della concessione e dall'altro l'ammortamento dei nuovi cespiti entrati in esercizio dopo il primo semestre del 2018. Si segnala inoltre l'incremento legato agli ammortamenti della nuova categoria di immobilizza-

zioni determinata dall'applicazione, a partire dal 1° gennaio 2019, dell'IFRS 16 (Diritto d'uso dei beni in leasing).

9.10 Proventi (oneri) da partecipazioni

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

PROVENTI (ONERI) DA PARTECIPAZIONI

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018
SACBO SpA	5.023	1.563
Dufrital SpA	1.798	1.409
Disma SpA	231	186
Malpensa Logistica Europa SpA	975	953
Sea Services Srl	375	329
Signature Flight Support Italy Srl	58	(192)
Airport Handling SpA	293	
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	8.753	4.248

Nel primo semestre 2019 i proventi netti da partecipazioni registrano un incremento pari a 4.505 migliaia di euro, passando da 4.248 migliaia di euro del primo semestre 2018 a 8.753 migliaia di euro del primo semestre del 2019 e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio Netto e gli altri proventi e oneri. La voce esprime principalmente

gli effetti economici derivanti dalla valutazione a Patrimonio Netto delle società collegate. I risultati civilistici delle società collegate sono stati rettificati per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28. Nel confronto con l'esercizio precedente si è registrato un incremento dei

proventi delle partecipazioni di SACBO principalmente per effetto della differenza tra la stima dei risultati e i risultati effettivi relativamente al bilancio chiuso dalla collegata al 31 dicembre 2018.

9.11 Proventi (oneri) finanziari

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

PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018
Utili su cambi	43	4
Altri proventi finanziari	69	979
Totale proventi finanziari	112	983
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(5.869)	(6.013)
Commissioni su finanziamenti	(846)	(823)
Perdite su cambi	(3)	(8)
Altri interessi passivi:	(1.915)	(1.994)
- oneri finanziari su TFR	(307)	(310)
- oneri finanziari su Leasing	(54)	0
- oneri finanziari su Derivati	(1.049)	(1.166)
- Altri	(505)	(518)
Totale oneri finanziari	(8.633)	(8.838)
Totale proventi (oneri) finanziari	(8.521)	(7.855)

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2019, ammontano a 8.521 migliaia di euro, in aumento di 666 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente.

Tale incremento è relativo alle seguenti dinamiche: *i)* gli oneri finanziari si sono ridotti di 205 migliaia di euro, per l'effetto dei minori interessi passivi di periodo su finanziamenti a medio lungo termine a seguito della diminuzione dell'in-

debitamento lordo e dei minori oneri su derivati per la prosecuzione dell'ammortamento del relativo nozionale; *ii)* nel medesimo periodo, anche i proventi finanziari si sono ridotti di 871 migliaia di euro, per l'impatto sui risultati 2018 derivante dagli interessi attivi (976 migliaia di euro) maturati sul credito IRES ed incassati ad aprile del medesimo anno, contestualmente al credito nominale corrispondente. Al netto di tale componente i pro-

venti finanziari nel corso del primo semestre del 2019 sono aumentati di 105 migliaia di euro, prevalentemente per la negoziazione di più favorevoli condizioni di remunerazione della liquidità in giacenza su alcuni conti correnti del Gruppo SEA.

9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

IMPOSTE

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	1° semestre 2018
Imposte correnti	25.325	25.154
Imposte differite/(anticipate)	(1.287)	(2.465)
Totale	24.038	22.689

Nei primi sei mesi del 2019 le imposte aumentano di 1.349 migliaia di euro, passando da 22.689 migliaia di euro al 30 giugno 2018

a 24.038 migliaia di euro al 30 giugno 2019.

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

(in migliaia di euro)	1° semestre 2019	%	1° semestre 2018	%
Utile prima delle imposte	90.199		80.133	
Imposte sul reddito teoriche	21.648	24,0%	19.232	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	(1.754)	-1,9%	(190)	-0,2%
IRAP	3.874	4,3%	3.573	4,5%
Altro	270	0,3%	73	0,1%
Totale	24.038	26,6%	22.689	28,3%

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 2019 risulta pari a euro 0,26 (risultato netto di perio-

do 66.160 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000). Al 30 giugno 2018 risultava pari a euro 0,23 (risultato netto di periodo 57.443 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

11. Transazioni con le Parti Correlate

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

Dette operazioni sono regolate a

condizioni di mercato, tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati.

Nella seguente tabella sono riportati i saldi patrimoniali ed economici con parti correlate al 30 giugno 2019 e per il periodo di sei mesi chiuso alla stessa data, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

RAPPORTI DEL GRUPPO CON PARTI CORRELATE

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019				
	Crediti commerciali	Altri crediti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>					
SACBO (*)	274		991	471	5.719
Dufrital	6.347	1.772	921	16.172	7
Malpensa Logistica Europa	1.291	875	1.125	2.288	
SEA Services	882		2.656	1.740	2.070
Disma	(40)	225	86	111	
Signature Flight Support Italy	107		12	100	10
Airport Handling	4.619	1.200	10.245	6.735	13.190
Totale parti correlate	13.480	4.072	16.036	27.617	20.996
Totale voce di bilancio	140.686	16.806	155.723	343.449	208.842
% sul totale voce di bilancio	9,58%	24,23%	10,30%	8,04%	10,05%

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 5.719 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Per il dettaglio dei Proventi (oneri) da partecipazioni si rimanda alla Nota 9.10.

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti Correlate per il periodo chiuso

al 30 giugno 2019, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

FLUSSI DI CASSA DEI RAPPORTI DEL GRUPPO CON PARTI CORRELATE

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti vs entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	280		280	107.131	0,3%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	5.802		5.802	(28.815)	-20,1
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				(122.872)	0,0%

GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO

Le transazioni con le Parti Correlate, nel periodo chiuso al 30 giugno 2019, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi la gestione dei parcheggi siti presso l'aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di royalty su vendite (Dufrital e SEA Services);
- affitto di spazi (Malpensa Logi-

- stica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- fornitura da parte di SEA Energia di energia elettrica a Dufrital;
- ricavi per canoni di affitto e concessione rilasciata da SEA Prime per il rifornimento di carburante; costi per push-back (Signatu-

- re Flight Support Italy);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling).

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

Di seguito sono riportati i corrispondenti dati comparativi:

RAPPORTI DEL GRUPPO CON PARTI CORRELATE

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018				
	Crediti commerciali	Altri crediti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>					
SACBO ^(*)	198		975	325	5.444
Dufrital	6.488	2.051	1.206	15.701	9
Malpensa Logistica Europa	1.538	750	1.082	2.158	20
SEA Services	732		1.283	1.655	1.801
Disma	66	113	86	106	2
Signature Flight Support Italy	395		576	83	0
Totale parti correlate	9.417	2.914	5.208	20.028	7.276
Totale voce di bilancio	129.099	10.897	124.730	324.749	197.410
% sul totale voce di bilancio	7,29%	26,74%	4,18%	6,17%	3,69%

^(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 5.444 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti Correlate per il periodo chiu-

so al 30 giugno 2018, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

FLUSSI DI CASSA DEI RAPPORTI DEL GRUPPO CON PARTI CORRELATE

(in migliaia di euro)	30 giugno 2018				%
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(2.223)		(2.223)	100.803	-2,2%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	2.166		2.166	(23.211)	-9,3%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				(94.897)	0,0%

12. Altri rapporti con Parti Correlate

SACBO SpA

Nel corso del 2019 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per 2.026 migliaia di euro.

Dufrital SpA

Nel corso del 2019 Dufrital ha distribuito dividendi a SEA per 3.544 migliaia di euro.

Malpensa Logistica Europa SpA

Nel corso del 2019 Malpensa Logistica ha distribuito dividendi a SEA per 875 migliaia di euro.

Disma SpA

Nel corso del 2019 Disma ha distribuito dividendi a SEA per 225 migliaia di euro.

Airport Handling SpA

Nel corso del 2019 Airport Handling ha distribuito dividendi a SEA per 1.200 migliaia di euro.

13. Compensi degli Amministratori

I compensi corrisposti dalla Società e/o dalle altre società del Gruppo, a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma, per il periodo chiuso al 30 giugno 2019 per il Consiglio di Amministrazione sono pari a 117 migliaia di euro.

14. Compensi del Collegio Sindacale

Nel periodo chiuso al 30 giugno 2019 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 146 migliaia di euro.

15. Impegni e garanzie

15.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 94.546 migliaia di euro al 30 giugno 2019 (48.879 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato:

DETTAGLIO IMPEGNI PER PROGETTO

(in migliaia di euro)	30 giugno 2019	31 dicembre 2018
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	54.160	21.540
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	24.338	9.079
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	7.268	7.459
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	4.727	5.884
Interventi di realizzazione del terminal di aviazione generale presso l'aeroporto di Malpensa	2.762	3.122
Interventi manutenzione straordinaria per opere civili ed impiantistiche aviazione generale	1.291	1.333
Progettazione e realizzazione di un nuovi magazzini presso Cargo City di Malpensa		462
Totale impegni per progetto	94.546	48.879

15.2 Garanzie

Al 30 giugno 2019 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari ciascuna a 42.000 migliaia di euro a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 25.000 migliaia di euro rilasciata alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 28.500 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio "Cascina Malpensa";
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano alla Dogana di Segrate (Milano 3) per 75 migliaia di euro (Aviazione Generale).
- fidejussione rilasciata dalla Banca Popolare di Milano a Terna (Rete elettrica nazionale SpA) a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica per 1.214 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Enel Distribuzione per il trasporto dell'energia per 1.154 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a GESAC per la fornitura di energia elettrica all'aeroporto di Napoli per 228 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a SAGAT per la fornitura di energia elettrica all'aeroporto di Torino per 210 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca

Popolare di Milano al Gestore dei Mercati Energetici a garanzia dell'operatività della Società sulle piattaforme del mercato elettrico per 200 migliaia di euro;

- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Unareti per il trasporto dell'energia per 173 migliaia di euro;
- 491 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

16. Stagionalità

Il *business* del Gruppo è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sottolinea inoltre come le attività relative all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate siano per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità, in virtù del diverso profilo della clientela indirizzata (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. Passività potenziali e contenzioso

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla gestione al paragrafo "*Risk management framework*" e al paragrafo "*Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2019*".

18. Attività potenziali

Non ci sono aggiornamenti rispetto a quanto esposto nella Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2018.

19. 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 2019 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

20. Eventi e operazioni significative non ricorrenti

Nel corso dei primi sei mesi del 2019 il Gruppo non ha registrato transazioni derivanti da operazioni non ricorrenti.

21. Altre informazioni

In data 19 aprile 2019 l'assemblea della Capogruppo SEA ha deliberato la distribuzione di dividendi per 98.800 migliaia di euro relativi all'utile dell'esercizio 2018, il cui pagamento è avvenuto nel mese di giugno 2019.

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

Si rimanda alla Relazione sulla gestione.

*Il Presidente
del Consiglio di Amministrazione
Michaela Castelli*

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 DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA SUL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

Agli Azionisti di
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata, del conto economico consolidato, del conto economico consolidato complessivo, del rendiconto finanziario consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato e dalle relative note esplicative di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. (“Società” o “SEA S.p.A.”) e controllate (“Gruppo SEA”) al 30 giugno 2019. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l’informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall’Unione Europea. È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n. 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell’effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo SEA al 30 giugno 2019 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.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Marco Pessina
Socio

Milano, 2 agosto 2019

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona
Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata (“DTTL”), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche “Deloitte Global”) non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l’informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all’indirizzo www.deloitte.com/about.

© Deloitte & Touche S.p.A.



L'attenzione del Gruppo SEA alla tutela dell'ambiente ha determinato, attraverso l'adozione di specifiche iniziative, la riduzione significativa delle emissioni di CO₂.

Milano Linate e Milano Malpensa confermano le loro *performance* di eccellenza europea al livello *Neutrality* nell'ambito dell'iniziativa *Airport Carbon Accreditation*.



MilanAirports

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



MilanAirports