



ANNUAL
REPORT
2017

Relazione finanziaria annuale



Al 31 dicembre 2017

ANNUAL
REPORT
2017

Indice

2	Lettera agli Azionisti
4	Dati di sintesi e informazioni generali
5	Il Gruppo SEA
6	Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società
8	Organi sociali
9	Principali dati economico finanziari al 31 dicembre 2017 e altri indicatori
11	Relazione sulla gestione 2017
12	Eventi di rilievo dell'esercizio 2017
14	Quadro economico di riferimento
17	Quadro normativo e regolamentare di riferimento
20	Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari
20	Dati quantitativi di traffico
21	Conto economico
26	Stato patrimoniale riclassificato
28	Posizione finanziaria netta
28	Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA
29	Investimenti del Gruppo SEA
31	Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio
32	Evoluzione prevedibile della gestione
33	Andamento operativo - Analisi di settore
34	Commercial Aviation
41	General Aviation
42	Energy
45	Risk Management Framework
54	Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2017
59	Altre informazioni
72	Sistema di Corporate Governance
77	Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti
77	Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti
78	Gruppo SEA – Bilancio Consolidato
79	Prospetti contabili
85	Note esplicative al Bilancio Consolidato
155	Relazione di certificazione del Bilancio Consolidato
161	SEA SpA – Bilancio Separato
162	Prospetti contabili
168	Note esplicative al Bilancio Separato
238	Relazione del Collegio Sindacale all'assemblea degli azionisti di SEA - Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.
242	Relazione di certificazione del Bilancio Separato
248	Glossario

Lettera agli Azionisti

Signori Azionisti,

il 2017 è stato un buon anno per la nostra azienda: per volumi di traffico, aumentati del 9,0% per quanto riguarda i passeggeri e del 7,1% per le merci in confronto a medie nazionali rispettivamente pari +6,4% e +9,2%, e per i risultati operativi, con una crescita dell'E-BITDA da 239,8 milioni a 264,0 milioni di Euro (al netto dei ricavi e costi non ricorrenti), che ha permesso di assorbire quasi per intero gli impatti contabili della svalutazione dei crediti Alitalia e di altre partite straordinarie.

I risultati dell'anno appaiono significativi anche perché sono espressione di una svolta di fondo, desti-

nata a prolungare durevolmente i propri effetti: sanciscono la chiusura della lunga fase difficile iniziata nel 2008 con il *dehubbing* di Alitalia e l'avvio di una fase nuova, nella quale il sistema aeroportuale milanese e la sua società di gestione puntano legittimamente a collocarsi su livelli di eccellenza in Europa, in linea con le ambizioni rinnovate del suo territorio e del suo centro metropolitano.

Il 2017 segna la fine del dualismo storico fra Linate e Malpensa, con il rilancio di questo aeroporto, che riprende il ruolo a cui era originariamente destinato, di infrastruttura cruciale per la connettività del Nord Italia per le rotte passeggeri e merci sia a breve che a lungo

raggio. Malpensa nel 2017 cresce del 14,1% per numero di passeggeri, più del doppio della media nazionale e 7,9 punti percentuali in più della media europea, recuperando finalmente livelli vicini a quelli massimi toccati nel 2007, e superiori del 27% a quelli minimi toccati nel 2009, essendo riuscita a compensare il venir meno strutturale di quella componente di transiti di collegamento fra breve e medio raggio (oltre 7 milioni nel 2007) che era legata al ruolo svolto a suo tempo da Alitalia quale *hub carrier*. Il percorso che oggi si completa è durato un decennio e non è stato facile. È stato favorito dal rilancio, dal 2015, dell'attrattività di Milano ed è stato reso possibile dall'impegno di SEA nel rinnovamento delle infrastrutture - avviato con il radicale *restyling* del Terminal 1 - nell'aumento dell'efficienza operativa, nell'attrazione di nuovi vettori e nuove rotte. Oggi Malpensa è in grado di affermare il suo ruolo come uno dei principali aeroporti intercontinentali "punto a punto" d'Europa, con elementi di forza competitiva costituiti dalla numerosità delle compagnie aeree attive, da un loro grado di concentrazione ridotto rispetto a quello proprio della generalità degli scali concorrenti (la principale compagnia aerea concentra circa un terzo dei passeggeri), da un ampio portafoglio di rotte e destinazioni, e da un ulteriore significativo potenziale di sviluppo, prima di raggiungere i livelli di saturazione che caratterizzano molti altri



scali europei di grande e media dimensione e che in non rari casi ne vincolano fortemente la crescita. Nel settore del trasporto merci Malpensa è al quinto posto in Europa per volumi operativi, avendo raggiunto nel 2017 una quota del 52% del volume complessivo di merci transitate dagli aeroporti italiani.

Mentre Malpensa cresce, Linate consolida i propri volumi di traffico (con una riduzione dell'1,4% dei passeggeri legata al trasferimento a Malpensa di alcune rotte continentali), e si conferma un'infrastruttura essenziale del traffico business e uno dei *city airport* meglio connessi in Europa con un grande centro metropolitano.

Il 2017 è stato un altro anno di rilevanti investimenti, per un ammontare complessivo di realizzazioni pari a 85,0 milioni di Euro, distribuiti in modo omogeneo tra i due scali. Lo sviluppo degli investimenti proseguirà negli anni a venire, in linea con i piani strategici aziendali, con il *restyling* di Linate, già iniziato e destinato a completarsi entro il 2020, con il rinnovamento del Terminal 2 di Malpensa, con un ulteriore ciclo di rinnovamento del Terminal 1, oltre a quanto necessario per il costante aggiornamento delle infrastrutture di volo e di accoglienza dei passeggeri, e per l'ulteriore sviluppo dell'attività cargo.

La crescita è ampiamente compatibile con gli equilibri finanziari. L'autofinanziamento pieno degli investimenti e la contestuale riduzione del debito a parità di dividendi sono il frutto di una generazione di reddito operativo stabile e crescente, con il richiamato aumento dell'EBITDA reso possibile dall'aumento dei ricavi *aviation* (+33,0 milioni di Euro) e *non aviation* (+9,2 milioni di Euro) e dal controllo dei costi operativi. Questi ultimi, escludendo le com-

ponenti legate alla crescita dei volumi ed agli oneri pubblici, risultano allineati al 2016.

L'impegno di SEA è di consolidare le tendenze positive in atto, nella prospettiva di uno sviluppo sostenibile e di qualità. Al tema della qualità della crescita è dedicata un'attenzione particolare, testimoniata peraltro da questa stessa Relazione Annuale, che per la prima volta contempla, come prevede la normativa, una Dichiarazione Non Finanziaria dedicata ai profili di sostenibilità sociale, ambientale e di *governance*, ad integrazione del Bilancio d'Esercizio.

Le dimensioni della sostenibilità comprendono tutti i temi cruciali della vita degli aeroporti, a partire dal valore assoluto della sicurezza. La qualità erogata e percepita delle infrastrutture e dei relativi servizi è oggetto di misurazione sempre più puntuale e di impegno costante a migliorarsi. Si progredisce anche nel 2017 in quasi tutti gli indicatori, ma non ci si accontenta.

Sostenibilità della crescita significa anche armonia, coesione e motivazione della compagine aziendale. L'azienda adotta un pensiero organizzativo sfidante, che intende investire sulla responsabilità individuale delle persone in termini di fiducia, collaborazione proattiva e attenzione ai risultati e che dovrà avere ricadute misurabili sulla qualità della performance complessiva e sulla sostenibilità dei suoi risultati nel medio periodo. L'impegno di SEA, nel quadro di un dialogo costante e trasparente con le organizzazioni sindacali, si è rivolto alla formazione (con un impegno di oltre 57 mila ore, equivalente a 33 persone in formazione continua ogni giorno), alla riqualificazione delle condizioni di lavoro, al welfare aziendale. Si tratta di un impegno articolato, che spazia da misure che intercettano vecchi

e nuovi bisogni, a interventi volti alla ricerca di un miglior equilibrio tra vita lavorativa e personale.

Nello stesso quadro, prosegue il dialogo con le comunità locali, nella costante ricerca del miglior equilibrio fra le opportunità di crescita dell'attività degli aeroporti, preziosa per la connettività dei territori e per l'occupazione, e lo scrupoloso rispetto dei vincoli ambientali. Il processo di elaborazione e approvazione del *Master Plan* di Malpensa prosegue lungo un percorso trasparente e partecipato, destinato a dare risultati positivi.

La prima parte dell'anno in corso conferma le tendenze favorevoli del 2017. Si annunciano nuove rotte, domestiche, europee ed intercontinentali, e si prospetta l'avvio del piano di sviluppo di Air Italy, che potrà portare Malpensa a recuperare, negli anni a venire, un ruolo di *hub* intercontinentale, con un aumento dei passeggeri che potrà essere significativo.

In conclusione, nel 2017 sono venuti a maturazione, in termini di risultati economici e crescita del traffico, i frutti dell'impegno profuso da SEA anche in anni difficili per difendere e sviluppare un sistema aeroportuale armonico e con prospettive di crescita sostenibile, all'altezza delle ambizioni e delle potenzialità del suo territorio. Ora la sfida è quella dell'eccellenza, per garantire allo sviluppo dell'area metropolitana milanese e alla Lombardia il contributo di aeroporti sempre più efficienti, accessibili e ben connessi, a sostegno delle sfide della globalizzazione, dell'attrattività e dell'accoglienza. SEA è preparata alla sfida grazie anche e soprattutto all'impegno dei suoi lavoratori, a cui va la gratitudine dell'azienda per i risultati ottenuti e per quelli che saranno certamente conseguiti in futuro.

A large commercial airplane is shown from a low angle, emphasizing its size. The aircraft is white with dark accents. The background shows a clear sky and some airport infrastructure. A dark, semi-transparent overlay covers the right side of the image, with several vertical white lines running through it. The text is positioned in the lower right quadrant of the image.

**Dati di sintesi
e informazioni
generali**

Il Gruppo SEA

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

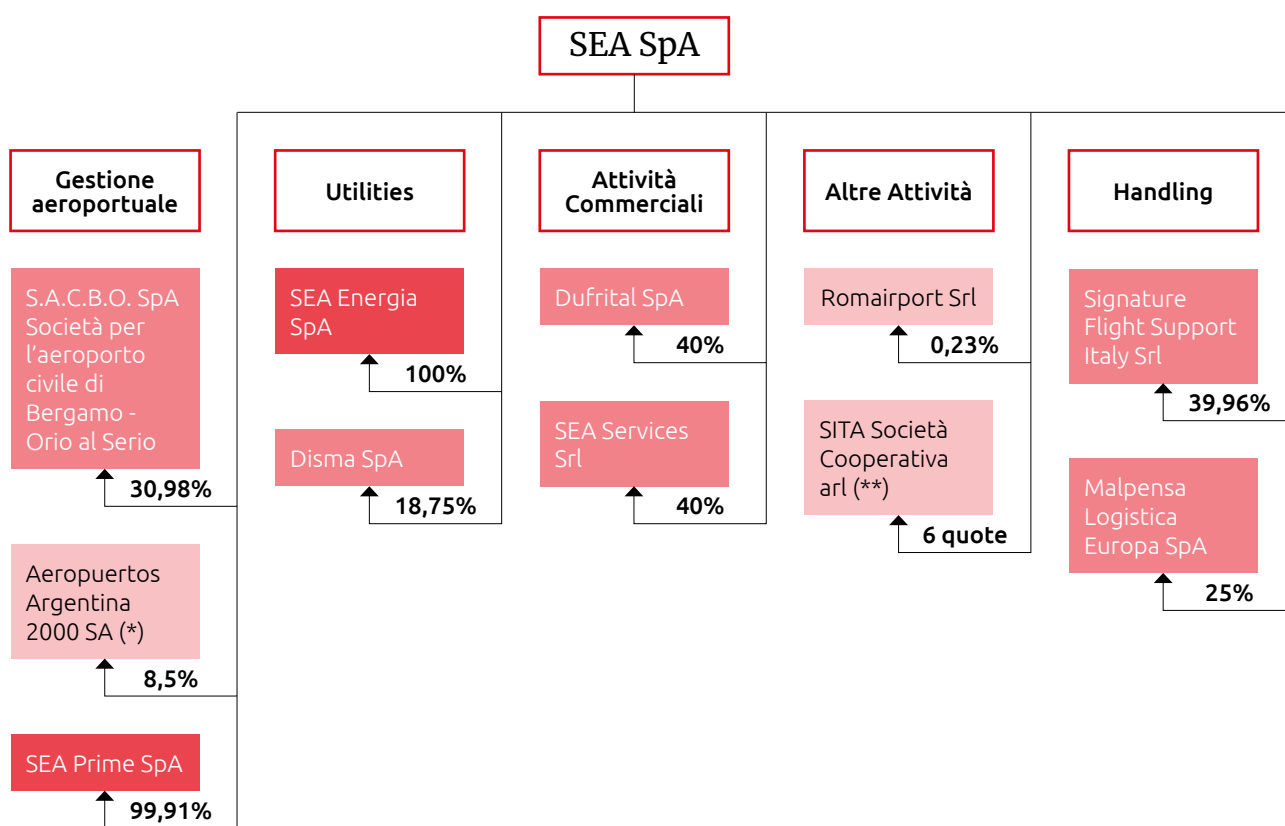
- **Milano Malpensa**, l'aeroporto intercontinentale di Milano, è dotato di due Terminal. Il Terminal 1, completamente riqualificato dopo il completamento del *restyling* dell'area Schengen, offre un'ampia gamma di destinazioni domestiche, internazionali e intercontinentali e un'offerta commerciale diversificata di negozi, ristorazione e servizi finalizzata a rispondere alle esigenze di tutte le tipologie di passeggeri che transitano in aeroporto.
- **Milano Malpensa Cargo**, è il polo nevralgico nazionale per la distribuzione delle merci in import ed export. Il trasporto Cargo a Malpensa vanta un portafoglio di 19 compagnie all-cargo.
- **Milano Linate**, è l'aeroporto di Milano rivolto prevalentemente alla clientela *frequent flyer* su rotte nazionali e internazionali intra UE. A circa 8 km dal centro della città di Milano, si configura come un vero e proprio *city airport*, con strutture e aree dedicate al *business* e allo *shopping*. Nel 2017 sono iniziati i lavori di *restyling* e l'aeroporto verrà completamente rinnovato.
- **Milano Linate Prime**, aeroporto gestito da SEA Prime SpA, società controllata da SEA SpA. Dedicato all'aviazione generale, offre servizi e *facilities* ad alto valore aggiunto.

Infine, attraverso la società SEA Energia (controllata al 100% da SEA SpA), il Gruppo è proprietario di due centrali di cogenerazione dedicate prevalentemente a soddisfare i fabbisogni energetici di Linate e Malpensa, attraverso la produzione combinata di energia elettrica, calore e teleraffrescamento.



Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società

PARTECIPAZIONI DIRETTE E INDIRETTE DI SEA SPA AL 31 DICEMBRE 2017



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

(*) Con riferimento alla partecipazione di SEA in AA2000 si rimanda alla nota 6.5 del bilancio separato della SEA SpA.

(**) Nel mese di febbraio 2018 SEA SpA ha formalizzato la richiesta di recesso dalla membership di SITA SC.

Nel Gruppo SEA al 31 dicembre 2017 sono incluse le seguenti società in liquidazione:

- Consorzio Milano Sistema in liquidazione (10% SEA SpA).

Si segnala che:

- in data 10 luglio 2017 l'Assemblea degli Azionisti ha approvato il bilancio finale di liquidazione e il relativo piano di riparto della società SEA Handling, il cui totale delle azioni era posseduto da SEA SpA; in data 25 luglio 2017 la società è stata cancellata

dal Registro Imprese;

- con il bilancio finale di liquidazione al 31 ottobre 2017 e la presentazione del piano di riparto e l'approvazione degli stessi da parte dei soci si è chiusa la liquidazione del Consorzio Malpensa Construction.

Struttura del capitale sociale

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

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

Al 31 dicembre 2017 SEA non detiene azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:

AZIONISTI PUBBLICI 9 enti/società

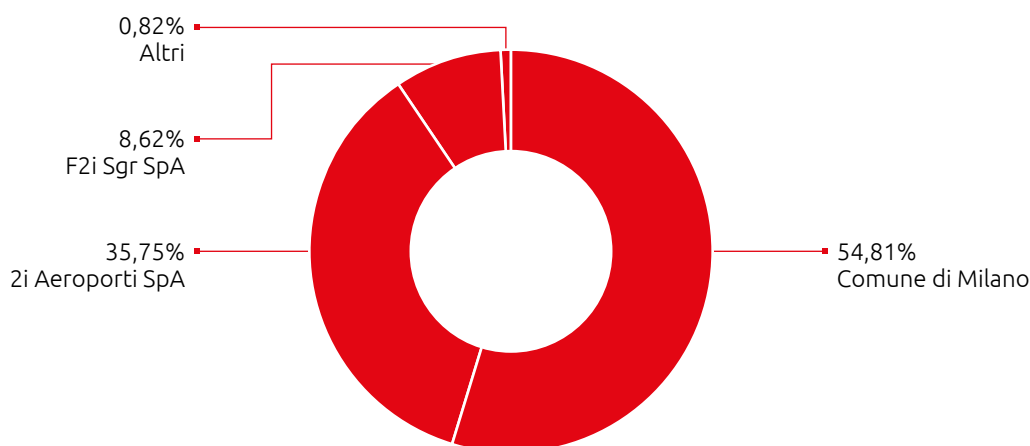
Comune di Milano(*)	54,81%
Provincia di Varese	0,64%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri azionisti pubblici	0,08%
Totale	55,59%

AZIONISTI PRIVATI

Zi Aeroporti SpA	35,75%
F2i Sgr SpA (**)	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
Totale	44,41%

(*) Titolare di azioni di categoria A

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



Si evidenzia che, in data 15 febbraio 2018, le azioni di proprietà della Provincia di Varese sono state acquisite da Zi Aeroporti SpA. Pertanto, alla data di approvazione della presente relazione la quota di possesso degli Azionisti pubblici è pari al 54,9% e la quota di pos-

sesto degli Azionisti privati è pari al 45,1%.

La Società, a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario, in data 17 aprile 2014, denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" e dell'ammissione a quotazione dei relativi

valori mobiliari sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, ha acquisito la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell'articolo 16 comma 1 lettera a) del D.Lgs. n. 39/2010.

Organi sociali



Consiglio di Amministrazione

(triennio 2016/2018 nominato dall'Assemblea del 4 maggio 2016)

Presidente

Pietro Vitale Antonio Modiano

Amministratori

Armando Brunini ⁽¹⁾ ⁽²⁾
 Salvatore Bragantini ⁽³⁾ ⁽⁴⁾
 Michaela Castelli ⁽²⁾ ⁽⁵⁾
 Stefano Mion ⁽³⁾
 Susanna Stefani ⁽³⁾
 Susanna Zucchelli ⁽²⁾

Collegio Sindacale

(triennio 2016/2018 nominato dall'Assemblea del 4 maggio 2016)

Presidente

Rosalba Cotroneo

Sindaci effettivi

Rosalba Casiraghi
 Andrea Galli
 Paolo Giovanelli
 Giacinto Gaetano Sarubbi

Sindaci supplenti

Anna Maria Allievi
 Andrea Cioccarelli

Società di revisione

Deloitte & Touche SpA

⁽¹⁾ Vice Presidente

⁽²⁾ Membro del Comitato Controllo e Rischi

⁽³⁾ Membro del Comitato Remunerazione e Nomine

⁽⁴⁾ Membro del Comitato Etico

⁽⁵⁾ Membro dell'Organismo di Vigilanza

Nota: l'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 3 maggio 2017 ha nominato Consigliere di Amministrazione Michaela Castelli in sostituzione di Arabella Caporello.

In data 21 settembre 2017 il Consiglio di Amministrazione, a seguito della rinuncia all'incarico di Presidente del Comitato Controllo e Rischi da parte della dott.sa Zucchelli, ha deliberato di nominare il consigliere Salvatore Bragantini quale componente del Comitato Remunerazione e Nomine, in sostituzione del consigliere Michaela Castelli e di nominare la medesima quale Presidente del Comitato Controllo e Rischi.

Principali dati economico finanziari al 31 dicembre 2017 e altri indicatori

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

DATI ECONOMICI

(Importi in migliaia di Euro)	2017	2016	Variazione
Ricavi	725.979	700.134	25.845
EBITDA ⁽¹⁾	243.006	234.403	8.603
Risultato operativo	127.890	149.999	(22.109)
Risultato prima delle imposte	118.116	141.037	(22.921)
Risultato netto da attività cessate ⁽²⁾	1.556	(130)	1.686
Risultato netto del Gruppo	84.070	93.619	(9.549)

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

⁽²⁾ Nella riga "Risultato netto da attività cessate" è esposto il risultato netto della società SEA Handling SpA in liquidazione come previsto dall'IFRS 5.

DATI FINANZIARI

(Importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.319.249	1.317.157	2.092
Capitale circolante (B)	(183.837)	(188.683)	4.846
Fondi rischi e oneri (C)	(169.935)	(174.061)	4.126
Fondi relativi al personale (D)	(47.834)	(49.220)	1.386
Altri debiti non correnti (E)	(17.588)		(17.588)
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	900.055	905.193	(5.138)
Patrimonio netto di Gruppo	391.154	375.264	15.890
Patrimonio netto di terzi	23	566	(543)
Indebitamento finanziario netto	508.878	529.363	(20.485)
Totale fonti di finanziamento	900.055	905.193	(5.138)

(A) Le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto delle immobilizzazioni finanziate dai contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2017 rispettivamente a 504.383 migliaia di Euro e 7.019 migliaia di Euro e al 31 dicembre 2016 erano pari rispettivamente a 503.601 migliaia di Euro e 5.517 migliaia di Euro.

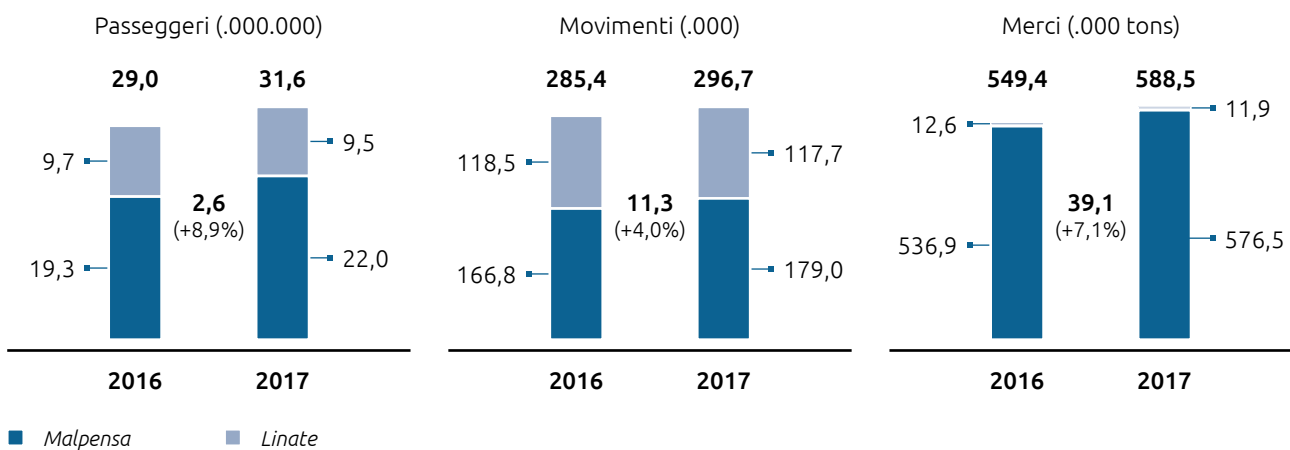


(Importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	72.140	69.487	2.653

ALTRI INDICATORI

	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
PFN/EBITDA	2,09	2,26
Dipendenti HDC	2.837	2.866

DATI DI TRAFFICO (AVIAZIONE COMMERCIALE E AVIAZIONE GENERALE)





Relazione sulla gestione 2017

Eventi di rilievo dell'esercizio 2017

Alitalia in Amministrazione Straordinaria

Con Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017 è stata dichiarata l'apertura della Procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia SAI SpA ai sensi dell'art. 2, comma 2, del Decreto-Legge n. 347/2003 e sono stati nominati Commissari Straordinari il dott. Luigi Gubitosi, il prof. Enrico Laghi e il prof. Stefano Paleari. Con Decreto del 2 maggio 2017 n. 55, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia SpA è stato concesso un primo finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di Euro, e un secondo finanziamento di 300 milioni di Euro. L'intero ammontare delle somme prestate dovrà essere restituito entro il 30 settembre 2018, come

previsto dal D.L. fiscale approvato a ottobre 2017, in prededuzione con priorità rispetto a ogni altro debito della procedura. SEA ha presentato domanda di insinuazione allo stato passivo entro i termini previsti dal Tribunale di Civitavecchia, che, con sentenza dell'11 maggio 2017, ha dichiarato lo stato di insolvenza di Alitalia in Amministrazione Straordinaria.

Liquidazione del Consorzio Malpensa Construction

Il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA in data 22 febbraio 2017 ha deliberato di autorizzare lo scioglimento e la messa in liquidazione del Consorzio Malpensa Construction. In data 15 marzo 2017 il Consiglio di Amministrazione del Consorzio ha deliberato in tal sen-

so, approvandone lo scioglimento e la messa in liquidazione. Con il bilancio finale di liquidazione al 31 ottobre 2017, la presentazione del piano di riparto e l'approvazione degli stessi da parte dei soci si è chiusa la liquidazione del Consorzio Malpensa Construction.

Liquidazione di SEA Handling SpA

In data 10 luglio 2017 con l'Assemblea degli Azionisti si sono concluse le attività di liquidazione della società SEA Handling SpA, avviate il 1° luglio 2014 a seguito della decisione presa dall'Assemblea Straordinaria di SEA Handling tenutasi in data 9 giugno 2014. La decisione di liquidazione della società ha rappresentato il progetto di esecuzione alternativa della decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling. L'Assemblea della società ha deliberato di approvare il bilancio di liquidazione chiuso al 30 giugno 2017 e il relativo piano di riparto e di autorizzare il Liquidatore a richiedere la cancellazione di SEA Handling SpA in liquidazione dal Registro Imprese competente, dando allo stesso mandato per la sottoscrizione di tutti gli atti necessari e conseguenti. Il Liquidatore ha disposto il versamento all'azionista unico SEA SpA di 8.376.054 Euro, derivante dal citato piano di riparto.





Acquisizione quote SEA Prime SpA

In data 7 settembre 2017 SEA SpA ha provveduto all'acquisto di ulteriori 150.431 azioni della società SEA Prime SpA, di cui già deteneva il controllo, portando la sua partecipazione a una percentuale pari al 99,91%.

Acquisizione dell'immobile Sheraton di Malpensa da parte di SEA

Il 18 dicembre 2017 è stata perfezionata l'operazione con cui SEA ha acquisto la proprietà dell'edificio Sheraton di Malpensa.

L'immobile acquistato da SEA è stato contestualmente affittato alla società che gestisce l'hotel, acquisita a sua volta da un nuovo soggetto in piena continuità operativa. Con il ricavato di tale vendita, la rinuncia da parte di SEA dei crediti pregressi per un importo pari a 6.287 migliaia di Euro insie-

me ad altre partite economiche, la società di gestione ha quindi potuto saldare (con uno stralcio di parte del debito iniziale) i quattro istituti bancari che avevano finanziato la costruzione dell'immobile nel 2007. Per la conclusione dell'operazione è stato necessario trovare un accordo fra tutti i numerosi attori coinvolti nella gestione dell'hotel, e cioè le banche - che ne avevano finanziato la costruzione e hanno accettato uno stralcio del rimborso del finanziamento, la Procedura del Tribunale di Bari - essendo la società di gestione posseduta da un gruppo pugliese entrato nel 2010 in concordato preventivo, il nuovo operatore che ha acquisito la società di gestione liberata dall'indebitamento relativo alla costruzione dell'immobile, e che ha sottoscritto con SEA il contratto di affitto, e Marriott/Starwood, titolare del contratto di utilizzo del marchio e del relativo contratto di management alberghiero sottoscritto con la società di gestione dello Sheraton Malpensa.

Restyling dell'Aeroporto di Milano Linate

Nel mese di luglio 2017 hanno avuto inizio i lavori di *restyling* dell'Aeroporto di Milano Linate. Il progetto, prevede un piano investimenti diluito negli anni che si completerà nel 2022 per un importo totale di 60,3 milioni di Euro. Nel corso del semestre è stata avviata la prima fase che prevede, come intervento principale, il *redesign* della facciata, la cui ultimazione è prevista ad aprile 2018. La prima fase include anche il completo rinnovamento della zona arrivi e dell'area ritiro bagagli, grazie all'installazione di nuovi controsoffitti e pareti in gres, per migliorare la percezione dell'altezza e dell'ampiezza dell'aerostazione. I lavori sono realizzati attraverso micro cantieri, con at-

tività diurne e notturne in modo da interferire il meno possibile sull'attività aeroportuale.

Premio "Progetto dell'anno" al Global AirRail Awards 2017

SEA e Ferrovienord si sono aggiudicati il premio progetto dell'anno, nella categoria "Travelport Project of the Year", con il collegamento tra Terminal 1 e Terminal 2 comprensivo di stazione ferroviaria. Il progetto, finalizzato a migliorare la connettività del Terminal 2 di Malpensa con il centro di Milano ha visto lo sviluppo della stazione del Terminal da parte di SEA e il collegamento ferroviario realizzato da Ferrovienord. Il collegamento ferroviario T1-T2 rappresenta la prima fase del progetto che mira a collegare l'aeroporto di Malpensa alla rete ferroviaria principale.



Quadro economico di riferimento

Nel 2017 si è assistito alla ripresa della crescita economica, alla quale non si accompagna la ripresa dell'inflazione, che rimane debole.

Nel breve termine le prospettive rimangono favorevoli, ma permangono rischi per l'economia mondiale legati a un possibile aumento della volatilità sui mercati finanziari, connessi con un'improvvisa intensificazione delle tensioni geopolitiche e dell'incertezza sulle politiche economiche, che potrebbe incidere negativamente sulla fiducia di famiglie e imprese.

Nonostante il raggiungimento di un'intesa sulla prima fase dei negoziati di uscita del Regno Unito dall'Unione Europea, si mantiene elevata l'incertezza circa la configurazione dei rapporti tra le due economie. L'esito dell'ultimo incontro tra i paesi aderenti (Stati Uniti, Canada e Messico) all'Accordo nordamericano di libero scambio (North American Free Trade Agreement, NAFTA) per la sua revisione rende meno prevedibile il futuro degli accordi commerciali internazionali. Gli effetti della riforma fiscale negli Stati Uniti approvata il 20 dicembre scorso (Tax Cuts And Jobs Act), che prevede riduzioni delle aliquote fiscali per famiglie e imprese, potrebbero tuttavia costituire un fattore di stimolo per la crescita globale.

Nel terzo trimestre dell'esercizio in esame l'attività economica nelle principali economie avanzate ha

continuato a espandersi mentre nei paesi emergenti prosegue la ripresa in atto dal primo semestre del 2017. Il commercio mondiale è cresciuto a un tasso pari al 3,5%, con una dinamica più sostenuta delle importazioni dell'area dell'euro e dei paesi emergenti dell'Asia diversi dalla Cina.

L'inflazione nelle principali economie avanzate resta contenuta e rimane moderata quella delle principali economie emergenti.

Secondo le previsioni diffuse dall'OCSE in novembre, il PIL dell'economia mondiale si è attestato intorno al 3,6% ed è previsto in lieve crescita nel 2018 raggiungendo il 3,7%.

All'accelerazione del prodotto mondiale nell'ultimo biennio avrebbero contribuito in misura maggiore le economie dei paesi avanzati.

Dalla fine di settembre del 2017 è proseguito l'aumento dei corsi petroliferi, sostenuti dalla vivace dinamica della domanda globale e dalla tenuta dell'intesa sul contenimento dell'offerta fra i principali paesi produttori di greggio. A tale aumento hanno inoltre contribuito il graduale riassorbimento delle scorte globali di petrolio e il manifestarsi di tensioni geopolitiche in Medio Oriente e in Venezuela. Alla fine dello scorso novembre l'OPEC e la Russia hanno annunciato un'ulteriore estensione al 2018 dell'accordo. Il rialzo dei corsi si-

nora registrato ha stimolato un nuovo aumento della produzione statunitense da fonti non convenzionali, salita nel novembre scorso ai massimi storici.

Nell'area dell'euro la crescita è proseguita a un tasso sostenuto, trainata soprattutto dalla domanda estera. Secondo l'ultimo quadro previsionale elaborato dall'Eurosystema il PIL si espande del 2,3% nell'anno in corso (2,4 % nel 2017).

Sono del tutto rientrate le aspettative di deflazione, ma l'inflazione rimane bassa, pari all'1,4% in dicembre; resta debole la componente di fondo, frenata dalla crescita salariale ancora moderata in molte economie dell'area. Il Consiglio direttivo della BCE ha ricalibrato gli strumenti di politica monetaria, preservando però, anche in prospettiva, condizioni monetarie molto espansive, che restano necessarie per un ritorno durevole dell'inflazione su livelli inferiori ma prossimi al 2%.

In Italia l'attività economica ha visto un'accelerazione nel terzo trimestre del 2017 sostenuta sia dalla domanda nazionale sia da quella estera. Le indicazioni congiunturali più recenti suggeriscono che nel quarto trimestre il PIL ha continuato a espandersi attorno allo 0,4%, sostenuto dall'incremento del valore aggiunto nell'industria e nei servizi. Nel quarto trimestre del 2017 l'attività manifatturiera ha continuato a espandersi, pur in misura inferiore rispetto al forte

incremento segnato in estate. La fiducia delle imprese si è mantenuta su livelli elevati in tutti i principali comparti di attività, le valutazioni delle aziende sulle prospettive della domanda migliorano ulteriormente nell'industria e nei servizi e le condizioni per investire si confermano ampiamente favorevoli.

Secondo i dati preliminari della Rilevazione sulle forze di lavoro, il numero di occupati è lievemente cresciuto nel bimestre ottobre-novembre, la dinamica delle retribuzioni contrattuali è ancora contenuta, ma vi sono primi segnali di un suo graduale rafforzamento.

Pur in presenza di un recupero dei prezzi all'origine e di alcuni primi segnali favorevoli sui salari, l'inflazione al consumo resta debole, all'1,0% in dicembre.

fico domestico) in Nord America, area che sviluppa 1,7 miliardi di passeggeri. Al secondo posto Pechino (96 milioni di passeggeri, di cui 74 su destinazioni domestiche) in Asia, area in cui transitano 1,9 miliardi di passeggeri. Al terzo posto Dubai (88 milioni di passeggeri serviti), che rappresenta il principale hub dell'area medio orientale con una quota di mercato del 36% su complessivi 242 milioni di passeggeri.

A livello mondiale (su un campione di 711 aeroporti) il traffico merci evidenzia incrementi di 7,9 punti percentuali rispetto al 2016, con 100,9 milioni di tonnellate di merce processata. Anche nel business merci risultano performance posi-

tive per ogni area geografica analizzata. L'Asia, che movimentata la maggior quantità di merci (37 milioni di tonnellate), evidenzia una crescita di 8,5 punti percentuali rispetto al 2016; l'Europa registra +8,7%, il Nord America +7,3% e l'area medio orientale +6,0%. L'Africa, pur movimentando una modesta quantità di merci, mostra segnali di ripresa con una crescita del 12,4%.

Nella classifica riportata da ACI World, tra i più importanti aeroporti del settore cargo (91 aeroporti che trasportano almeno 200 mila tonnellate di merce), Malpensa si posiziona al 44esimo posto per quantità di merce processata.

Trasporto aereo e aeroporti

Andamento del trasporto aereo mondiale - 2017

L'andamento mondiale del traffico passeggeri del 2017, su un campione di 1.056 aeroporti, ha registrato una crescita percentuale di 6,4 punti rispetto allo stesso periodo del 2016.

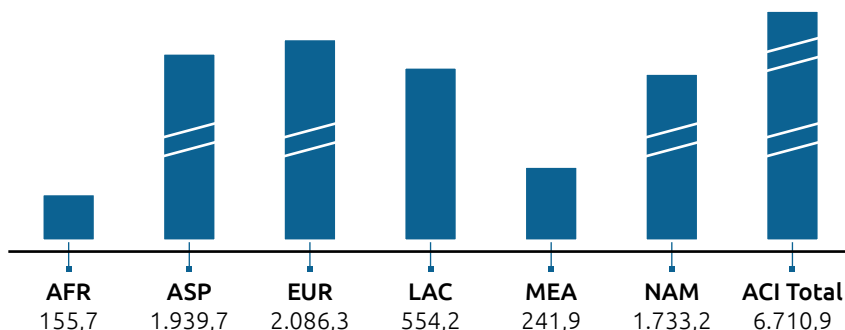
Il mercato risulta in crescita per tutte le aree; l'Europa registra il maggior incremento in termini percentuali (+8,5%), seguita da Asia (+7,8%), Africa (+5,9%) - in ripresa rispetto allo scorso anno, Medio Oriente (+4,7%), Centro/Sud America (+4,3%) e Nord America (+3,5%).

Nella classifica mondiale il primo aeroporto per traffico passeggeri serviti risulta Atlanta (104 milioni di passeggeri, di cui 92 legati al traf-

TRAFFICO AEREO MONDIALE 2017¹

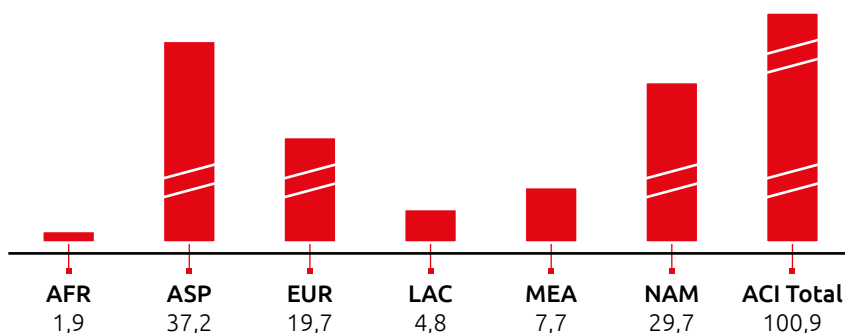
Passeggeri (6, 711 mld)

ACI World ranking volumes



Merchi (100,9 mln tons) 2017

ACI World ranking volumes



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

¹ Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash)



Andamento aeroporti europei - 2017²

La crescita complessiva del traffico passeggeri degli aeroporti europei associati ad ACI Europe rispetto al 2016 è stata del 6,2%, con 1,1 miliardi di passeggeri serviti.

I principali hub³, che rappresentano il 36% del totale del traffico passeggeri degli aeroporti associati, crescono del 4,8% rispetto allo scorso anno; in evidenza Amsterdam (+7,7%), Zurigo (+6,3%), Francoforte (+6,1%) e Madrid (+5,9%). Malpensa, con una crescita del 14,2% rispetto all'esercizio precedente, spicca tra gli aeroporti che sviluppano un traffico 'point to point', seguito da Bruxelles (+13,6%), Manchester (+8,6%), Barcellona (+7,1%) e Dublino (+6,0%); Copenaghen, invece, conferma i risultati dello scorso anno, mentre Berlino risulta in contrazione (-3,7%).

Il traffico merci registra un aumento del 7,2% con un totale di 11,9 milioni di tonnellate di merci processate.

Tra i primi cinque aeroporti europei⁴ per volumi di merce processata Francoforte si conferma il primo aeroporto con oltre 2,1 milioni di tonnellate, seguono Parigi Charles de Gaulle con 2,0 milioni

di tonnellate, Amsterdam con 1,8 milioni e Londra Heathrow con 1,7 milioni. L'aeroporto di Malpensa si conferma al quinto posto per volumi di merci trattate (576,5 mila tonnellate) e nella top five risulta il secondo scalo per crescita percentuale (+7,4%) dopo l'aeroporto di Londra Heathrow (+10,2%).

Andamento del traffico sugli aeroporti italiani 2017⁵

Il traffico aereo dei 38 scali associati ad Assaeroporti è in continua crescita; infatti il 2017 ha registrato 175,4 milioni di passeggeri (+6,4%) con 10,7 milioni in più rispetto all'anno precedente. Tale risultato è dovuto alla crescita del traffico internazionale sia verso paesi UE (+8,5%), sia extra UE (+7,9%) e all'incremento del traffico domestico (+3,0%).

Sono stati raggiunti 1,6 milioni di movimenti aerei (+3,2%) e 1,1 milioni di tonnellate di merci (+9,2%).

Nella classifica degli aeroporti italiani in termini di numero di passeggeri figurano in ordine decrescente Roma Fiumicino, seguita da Milano Malpensa e Bergamo.

Il sistema aeroportuale romano

ha registrato una lieve flessione (-0,6% verso il 2016) con 46,9 milioni di passeggeri serviti. Il sistema aeroportuale lombardo ha evidenziato una crescita del 9,4% raggiungendo i 44 milioni di passeggeri, pari al 25% del totale nazionale: Milano Malpensa ha contribuito con 22,2 milioni, Linate 9,5 milioni e l'aeroporto di Orio al Serio con 12,3 milioni. Nel Nord Est, Venezia e Treviso hanno registrato 13,4 milioni di passeggeri (8% del totale nazionale), nel Centro Italia Pisa e Firenze 7,9 milioni passeggeri (4% del totale nazionale). In Puglia il sistema aeroportuale (Bari, Brindisi, Foggia e Taranto) ne ha serviti 7 milioni (4% del totale nazionale), mentre Sicilia (Catania, Comiso, Lampedusa, Palermo e Trapani) e Sardegna (Alghero, Cagliari e Olbia) ne hanno serviti rispettivamente 16,9 milioni (10% del totale nazionale) e 8,3 milioni (5% del totale nazionale).

² Fonte ACI Europe Rapid Data Exchange Program (42 aeroporti associati), Passeggeri arrivati+partiti+transiti.

³ Aeroporti hub: Francoforte, Amsterdam, Parigi Charles de Gaulle, Zurigo, Roma Fiumicino, Madrid, Londra Heathrow.

⁴ Non sono inclusi: Lussemburgo, Colonia e Liegi che generano volumi di trasportato merci superiori a quelli di Malpensa, in quanto non presenti nel Rapid Data Exchange Program di ACI Europe.

⁵ Fonte Assaeroporti (aviazione commerciale + aviazione generale).

Quadro normativo e regolamentare di riferimento

Definizione nuovi corrispettivi

Nel mese di luglio 2017 è stato dato formale avvio al processo di consultazione con gli utenti aeroportuali per la definizione dei nuovi corrispettivi regolamentati relativi all'esercizio 2018. Nel corso della consultazione, che ha visto lo svolgimento anche di due audizioni con gli utenti di Linate e Malpensa tenute a settembre, sono stati rappresentati agli utenti l'andamento del traffico, degli investimenti, dei parametri di qualità del servizio e di tutela ambientale e di tutti gli altri elementi che concorrono alla definizione dei nuovi valori tariffari. Al termine delle consultazioni non sono stati

presentati a ENAC ricorsi relativamente ai suddetti corrispettivi.

Nel mese di ottobre 2017 ENAC ha pubblicato i nuovi livelli di corrispettivi in vigore dal 1° gennaio 2018, che presentano un incremento medio dello 0,9% rispetto a quelli in vigore nell'esercizio 2017, inferiore al tasso di inflazione programmata (pari all'1,7%, come riportato nella Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza 2017, pubblicato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze nel settembre 2017).

Revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha pubblicato il 7 luglio 2017 i nuovi modelli di regolazione delle tariffe aeroportuali. Detti modelli, entrati in vigore contestualmente alla pubblicazione, sono l'ultimo atto di un processo di revisione cominciato con la "call for input" del settembre 2016 e completatosi con l'avvio della consultazione pubblica nel corso dello scorso mese di aprile. Le principali modifiche contenute nei nuovi modelli predisposti dall'ART, a conclusione del procedimento e dopo aver acquisito i contributi di vari *stakeholder*, fanno riferimento a: criteri di rappresentatività e maggioranze nell'ambito della consultazione, obblighi informativi di gestori e utenti e modalità di

calcolo del tasso di remunerazione (WACC).

L'ART ha inoltre prospettato l'avvio di un ulteriore nuovo procedimento per la definizione di un innovativo Modello regolatorio, con presumibile decorrenza a partire dal 2019, che potrà comportare modifiche più significative: in particolare con tale procedimento potranno essere affrontate le principali problematiche di natura regolatoria, tra cui la valutazione del potere di mercato dei Gestori aeroportuali, i fattori di efficientamento dei costi e i loro livelli di elasticità, la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC), il trattamento del margine delle attività di natura commerciale e l'evoluzione del modello negoziale Gestore/Utenti.

SEA non applica i modelli di regolazione dell'ART, in quanto è regolata dal contratto di programma in deroga stipulato con ENAC nel 2011, in forza dell'articolo 17, comma 34-bis, del D.L. 78/2009, come convertito, con modificazioni, dalla L. 102 del 3 agosto 2009.

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

Per quanto attiene l'inquadramento normativo comunitario, la Commissione Europea - DG MOVE - ha dato corso fin dal 2016 ad una fase di valutazione della Direttiva



2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali, al fine di verificare la coerenza dell'applicazione della Direttiva con gli obiettivi della stessa e considerare, qualora l'analisi lo ritenesse necessario, eventuali correttivi.

Nell'ambito delle iniziative di valutazione della Direttiva, la Commissione ha incaricato una società di consulenza (Steer Davies Gleave) di misurare l'efficacia e l'adeguatezza delle vigenti previsioni. Il consulente ha attivato una consultazione aperta a aeroporti, compagnie aeree e regolatori nazionali su alcuni temi rilevanti (tariffe, consultazioni, autorità/enti di Regolazione, ecc.), inviando nel mese di marzo un questionario a tutti gli aeroporti europei con traffico superiori ai 5 milioni di passeggeri, così come alle compagnie aeree e ai regolatori nazionali. SEA ha ricevuto il questionario e ha trasmesso a Steer Davies Gleave la propria posizione.

Nel mese di dicembre la Commissione ha comunicato che la decisione sulla eventuale modifica della direttiva sarà rimandata a periodi successivi alla scadenza dell'attuale Commissione (aprile 2019). Nel frattempo ha attivato una nuova consultazione pubblica (Inception Impact Assessment - IIA), alla luce delle risultanze dello studio di Steer Davies Gleave, finalizzata a raccogliere ulteriori elementi relativi alla Direttiva. Anche in questo caso SEA ha partecipato alla consultazione inviando la propria posizione in merito, pubblicata, al pari degli altri contributi, sul sito della Commissione stessa.

Nelle more delle modifiche attese al Codice della Navigazione per il completo recepimento delle previsioni dettate dal Reg. UE n. 139/2014, il D.Lgs. n. 173/2017, in

vigore dal 20 dicembre 2017, ha introdotto una disciplina sanzionatoria rispetto alle violazioni al Regolamento UE n. 216/2008 e relative norme attuative, tra cui anche il Reg. 139. Pertanto, ad ogni infrazione agli obblighi imposti dalla normativa corrisponde una sanzione amministrativa pecuniaria che sarà stabilita dall'Autorità (ENAC) tra un importo minimo ed un massimo previsti per tipologia di violazione. Di particolare interesse per il gestore aeroportuale, l'art. 10 riguarda le violazioni alle rispettive competenze, legate sia alle condizioni del certificato di aeroporto (in caso di scadenza, sospensione o revoca), sia alle violazioni delle altre disposizioni vigenti in materia, quali prescrizioni e/o requisiti normativi, e le procedure riportate nel Manuale di Aeroporto.

Nell'ambito dell'implementazione del Regolamento UE n. 139/2014, prosegue il percorso aziendale avviato sulle verifiche di *compliance*, in collaborazione tra il Legale e la struttura del CMM (Compliance Monitoring Manager), in considerazione delle osservazioni di volta in volta sollevate da parte del Team ispettivo di ENAC incaricato delle funzioni di sorveglianza. In tal senso, i Manuali di Aeroporto sono costantemente aggiornati, e sono stati avviati da SEA anche a favore di operatori terzi i corsi di *Airport Safety* specificatamente previsti per tutto il personale che accede alle aree *airside*.

Nuova disciplina relativa al valore di subentro al termine della concessione

Il D.L. n. 148 del 16 ottobre 2017 (D.L. Fiscale), coordinato con la legge di conversione 4 dicembre 2017, n. 172 e la L. n. 205 del 27 dicembre 2017 (Legge di Bilancio

2018) hanno significativamente innovato la disciplina relativa al valore di subentro al termine della concessione, fissata per SEA al 4 maggio 2041.

Antecedentemente a tali provvedimenti il valore di subentro era disciplinato da due norme, una di carattere generale (l'art. 703 del Codice della Navigazione - comma quinto) e una specificamente riferita a SEA, la Convenzione ENAC-SEA del 2001. Il combinato delle due norme citate non garantiva a SEA alcun rimborso da parte del subentrante al termine della concessione per i beni demaniali facenti parte degli aeroporti di Linate e Malpensa e per le opere e le infrastrutture costruite da SEA sui medesimi.

I due citati provvedimenti di dicembre hanno emendato il quinto comma dell'art. 703 del Codice della Navigazione, disponendo il diritto dei concessionari uscenti ad ottenere un valore di subentro dal concessionario subentrante alla scadenza naturale della concessione e le modalità di calcolo dello stesso.

In particolare gli emendamenti in parola hanno definito il perimetro per il computo del valore di subentro (immobili e impianti fissi insistenti sul sedime aeroportuale), i criteri di valorizzazione di detto rimborso (valore delle opere alla data di subentro, al netto degli ammortamenti e di eventuali contributi pubblici, come risultanti dalla contabilità analitica regolatoria) e i requisiti richiesti per l'inclusione nel calcolo. In particolare i beni ascrivibili ai servizi regolati devono essere inseriti nel Contratto di Programma e approvati da ENAC, mentre per i beni destinati allo svolgimento di attività di natura commerciale, come tali non soggette a regolazione tariffaria, deve essere stata autorizzata da ENAC

la realizzazione o l'acquisizione degli stessi, in quanto funzionali all'attività aeroportuale e alla valorizzazione dell'aeroporto.

I provvedimenti in parola disciplinano anche i rimborsi nei casi di cessazione della concessione prima del termine della scadenza.

Sono attualmente in corso da parte della Società le valutazioni degli impatti contabili della nuova normativa.

Richiesta di qualificazione di SEA e SEA Energia quale Sistemi Esistenti Equivalenti ai Sistemi Efficienti di Utenza (SEESEU)

Il 29 settembre 2015 è stata richiesta al GSE la qualificazione di SEA e SEA Energia quale Sistemi Esistenti Equivalenti ai Sistemi Efficienti di Utenza (SEESEU). 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.

A maggio 2017 la società ha ricevuto comunicazione da parte del GSE di accettazione della domanda e quindi il conseguimento della qualifica stessa. A tal proposito si evidenzia che con la conversione del D.L. 244/2016 (c.d. "Decreto milleproroghe"), convertito in Legge 19/2017, il legislatore ha deciso di rinviare l'applicazione degli oneri di sistema a partire dal 1 gennaio 2018. La Relazione annuale recepisce l'effetto positi-

vo derivante dall'applicazione del nuovo Decreto per 1.298 migliaia di Euro, relativo agli importi accantonati negli esercizi 2015 e 2016.

Sempre in seguito del D.L. sopra citato, il legislatore ha posto in essere un mutamento normativo che vede la riduzione, in modo considerevole, dei vantaggi economici legati all'ottenimento della qualifica di SEESEU; attualmente si prospetta, infatti, per il Gruppo SEA un ulteriore mutamento dello scenario giuridico in relazione alle reti elettriche aeroportuali con la necessità di addivenire ad una valutazione in merito alla possibilità di qualificarsi come SDC (Sistema di Distribuzione Chiuso). Tale sistema, pur mantenendo e migliorando i vantaggi e riducendo gli obblighi della qualifica SEESEU, consentirebbe di operare quale "Distributore", con una disciplina semplificata, qualificandosi come unico soggetto referente per ogni futuro sviluppo aeroportuale in tema di reti elettriche.

Sono al vaglio tutti gli aspetti discendenti da tale eventuale scelta sia in termini giuridici che economici e organizzativi.

Si precisa, altresì, che con Deliberazione 21 dicembre 2017 894/2017/R/EEL, l'Autorità per l'Energia Elettrica il Gas e il Sistema Idrico ha apportato delle modifiche alla definizione di Unità di Consumo di cui ai sistemi semplici di produzione e consumo e ai sistemi di distribuzione chiusi, che riguardano nel caso di SEA rispettivamente l'assetto SEESEU e SDC.

Il provvedimento chiarisce che, qualora in uno stesso sito, accanto a un'attività di produzione di beni e/o servizi intesa come principale o "core business", vi siano unità immobiliari messe a disposizione di soggetti terzi al fine di svolgere attività (attività secondarie) preva-



lentemente destinate a erogare beni o servizi di supporto alla predetta attività principale, è possibile costituire un'unica unità di consumo che comprende sia le unità immobiliari destinate all'attività principale sia le unità immobiliari destinate alle attività secondarie, indipendentemente dai soggetti che le gestiscono, fermo restando il vincolo della contiguità territoriale. In tali casi, la persona giuridica che svolge l'attività principale si configura come il cliente finale elettrico e fornisce servizi, non energia elettrica, ai soggetti che svolgono le attività secondarie: non si può quindi configurare una attività interna di vendita di energia elettrica e non vi deve essere una fatturazione avente a oggetto i consumi elettrici.

Alla luce delle normative di cui sopra, il Gruppo sta valutando quale delle configurazioni previste dalla normativa verrà implementata, pur avendo avviato le attività tecnico economiche necessarie per adeguarsi ad entrambe le opzioni.

Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari

Dati quantitativi di traffico

ANDAMENTO DEL TRAFFICO SUGLI AEROPORTI DI MILANO MALPENSA E MILANO LINATE

	Movimenti		Passeggeri ⁽¹⁾		Merci ⁽²⁾	
	2017	% vs 2016	2017	% vs 2016	2017	% vs 2016
Malpensa	174.754	7,4%	22.037,2	14,1%	576.539	7,4%
Linate	96.467	-1,4%	9.503,1	-1,4%	11.937	-4,9%
Totale traffico commerciale	271.221	4,1%	31.540,3	9,0%	588.476	7,1%
Aviazione Generale Linate ⁽³⁾	21.263	2,7%	44,3	1,2%	-	-
Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA	292.484	4,0%	31.584,6	8,9%	588.476	7,1%

⁽¹⁾ Passeggeri arrivati+ partiti in migliaia

⁽²⁾ Merci arrivate+partite in tonnellate

⁽³⁾ Fonte Aviazione Generale: Linate-SEA Prime

Il Sistema Aeroportuale di Milano nel corso del 2017 ha servito complessivamente 31,6 milioni di passeggeri, in crescita dell'8,9% rispetto all'esercizio 2016.

L'incremento significativo dei passeggeri di **aviazione commerciale** (+2,6 milioni), superiore alla media nazionale (6,4%), è imputabile interamente alla buona performance dell'aeroporto di Malpensa che ha registrato una crescita del 14,1% rispetto all'esercizio precedente. Tale dinamica è stata determinata da un lato dalla maggiore capacità che i vettori hanno investito sullo scalo varesino, sia in termini di movimenti aerei (+7,4%) che di dimensione media degli aeromobili (+9,8% di posti offerti) a cui si è ag-

giunto un maggiore coefficiente di riempimento degli stessi (+3 punti percentuali di load factor).

L'aeroporto di Linate ha registrato una lieve flessione dei passeggeri dell'1,4% rispetto al 2016; nonostante il positivo andamento del primo trimestre (+4,3%), con l'inizio della stagione estiva lo scalo ha risentito del trasferimento dei voli di KLM ed Air France a Malpensa, precedentemente operati a Linate in conseguenza dell'accordo commerciale con Alitalia che consentiva ai vettori di operare con slot di proprietà di quest'ultima. L'andamento negativo è stato ulteriormente influenzato dalla cancellazione dell'operatività di Air Berlin a partire dalla stagione invernale.

Il traffico merci sul Sistema Aeroportuale di Milano ha superato le 588 mila tonnellate gestite ed è cresciuto del 7,1%. Malpensa ha registrato una crescita del 7,4%, confermando il positivo andamento evidenziato nell'ultimo quinquennio (+8,2% medio annuo). Malpensa attualmente gestisce il 52% del totale delle merci movimentate in Italia, risultando così il primo aeroporto del paese.

Il traffico di **aviazione generale** a Milano Linate nel 2017 registra un incremento dei movimenti del 2,7% rispetto all'anno precedente. La lieve flessione del primo semestre del 2017 (-1,0%), imputabile all'evento della finale di Champions League avvenuto nel

maggio 2016, è stata compensata dall'andamento fortemente positivo del secondo semestre (+6,0%). La dimensione media degli aeromobili transitati sullo scalo è incrementata da 15 a 16 tonnellate, con una conseguente crescita del tonnellaggio pari al +2,8%.

È da sottolineare come lo scalo di Milano Linate si confermi al sesto posto in Europa in termini di decolli medi giornalieri (29 movimenti in partenze), dopo gli scali di Parigi Le Bourget, Ginevra, Nizza, Londra Luton e Zurigo.

Conto economico

I principi contabili applicati per la predisposizione dei dati consolidati dell'esercizio 2017 sono conformi a quelli adottati per la redazione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2016. Il perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2017 è variato rispetto al 31 dicembre 2016, a seguito dell'acquisto da parte di SEA SpA di una ulteriore partecipazione in SEA Prime SpA, di cui SEA SpA già deteneva il controllo, pari all'1,57%. La partecipazione totale in SEA Prime è

attualmente pari al 99,91%. Conseguentemente a tale acquisto si è modificata anche la percentuale di partecipazione nella collegata Signature Flight Support Italy Srl, passando dal 39,34% al 39,96% che invece nel 2016 era stata consolidata integralmente fino al 31 marzo. Durante l'esercizio 2017 si sono inoltre concluse le procedure di liquidazione di SEA Handling SpA in liquidazione e Consorzio Malpensa Construction in liquidazione, controllate da SEA con percentuali rispettivamente pari al 100% e al 51%.

(importi in migliaia di Euro)	2017	%	2016	%	Var % 2017/2016
Ricavi di gestione	697.698	96,1%	653.512	93,3%	6,8%
Ricavi per lavori su beni in concessione	28.281	3,9%	46.622	6,7%	-39,3%
Totale ricavi	725.979	100,0%	700.134	100,0%	3,7%
Costi di gestione					
Costi del lavoro	(210.743)	-29,0%	(182.971)	-26,1%	15,2%
Altri costi di gestione	(246.224)	-33,9%	(239.646)	-34,2%	2,7%
Totale costi di gestione	(456.967)	-62,9%	(422.617)	-60,4%	8,1%
Costi per lavori su beni in concessione	(26.006)	-3,6%	(43.114)	-6,2%	-39,7%
Totale costi	(482.973)	-66,5%	(465.731)	-66,5%	3,7%
Margine operativo lordo / EBITDA ⁽¹⁾	243.006	33,5%	234.403	33,5%	3,7%
Accantonamenti e svalutazioni	(32.218)	-4,4%	(5.497)	-0,8%	486,1%
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	(13.602)	-1,9%	(17.193)	-2,5%	-20,9%
Ammortamenti	(69.296)	-9,5%	(61.714)	-8,8%	12,3%
Risultato operativo	127.890	17,6%	149.999	21,4%	-14,7%
Proventi (oneri) da partecipazioni	8.135	1,1%	9.842	1,4%	-17,3%
Oneri finanziari	(18.167)	-2,5%	(18.940)	-2,7%	-4,1%
Proventi finanziari	258	0,0%	136	0,0%	89,7%
Risultato prima delle imposte	118.116	16,3%	141.037	20,1%	-16,3%
Imposte dell'esercizio	(35.667)	-4,9%	(47.263)	-6,8%	-24,5%
Risultato netto da attività in funzionamento	82.449	11,4%	93.774	13,4%	-12,1%
Risultato netto da attività cessate	1.556	0,2%	(130)	0,0%	-1296,9%
Risultato di pertinenza dei terzi	(65)	0,0%	25	0,0%	-360,0%
Risultato del Gruppo	84.070	11,6%	93.619	13,4%	-10,2%

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



Di seguito si commentano le principali voci del Conto economico.

Ricavi

Nell'esercizio 2017 i **ricavi di gestione** (ricavi al netto della componente relativa ai lavori per beni in concessione), pari a 697.698 migliaia di Euro includono ricavi dell'attività *Aviation* per 443.593 migliaia di Euro (408.970 migliaia di Euro nel 2016), ricavi dell'attività *Non Aviation* per 227.263 migliaia di Euro (216.900 migliaia di Euro nel 2016), i ricavi del *business General Aviation* per 12.124 migliaia di Euro (11.750 migliaia di Euro nel 2016), e ricavi del *business Energy* per 14.718 migliaia di Euro (15.892 migliaia di Euro nel 2016).

Nell'esercizio 2017 i ricavi della gestione hanno evidenziato una crescita del 6,8%, prevalentemente per effetto della buona performance del traffico passeggeri e merci e dell'attività non aviation, del contributo dell'aviazione commerciale, che avendo completato il *restyling* del terminal offre servizi esclusivi e di qualità ai propri clienti, e al business *energy* che ha saputo sfruttare la ripresa dei mercati energetici incrementando le vendite di energia elettrica al mercato, anche grazie ai costi del gas metano contrattualizzato nel corso del 2016 nel momento di massimo ribasso dei prezzi.

Il Risultato Operativo Lordo (EBITDA) è pari a 243.006 migliaia di Euro, in crescita del 3,7% rispetto all'esercizio 2016, pur includendo 23.923 migliaia di Euro di costi non ricorrenti e relativi agli incentivi all'esodo previsti dall'Accordo Quadro di Progetto stipulato il 22 luglio 2016 con le Organizzazioni Sindacali. Senza considerare l'impatto di tali costi, e al netto di componenti di ricavo straordinarie e pari a 2.929 migliaia di Euro,

il risultato operativo lordo e pari a 264.044 migliaia di Euro, in crescita del 10,1% rispetto all'esercizio 2016 (che a sua volta incorporava componenti di ricavo e costo non ricorrenti il cui valore netto è pari a 5.392 migliaia di Euro).

Tale buona performance è da attribuirsi alla positiva dinamica dei ricavi e all'attenta gestione dei costi della gestione.

Il Risultato Operativo, pari a 127.890 migliaia di Euro, risente della svalutazione, per 25.252 migliaia di Euro del credito di Alitalia SAI, relativo alle fatture non saldate nel periodo antecedente la data di ammissione della compagnia all'amministrazione straordinaria (2 maggio 2017).

L'Utile Netto, che beneficia di 1.556 migliaia di Euro per la liquidazione di SEA Handling e che risente delle poste straordinarie sopra menzionate, è pari a 84.070 migliaia di Euro, in riduzione di 9.549 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente.

I ricavi di gestione risultano in aumento di 44.186 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente (+6,8%), beneficiando di ricavi non ricorrenti nel 2017 pari a 2.929 migliaia di Euro (2.429 migliaia di Euro relativi alla revisione da parte dell'AGCM della sanzione comminata a SEA nel 2015 a seguito dell'acquisizione di SEA Prime - già ATA Ali Trasporti Aerei e 500 migliaia di Euro dovuti all'incasso di una penale da parte di un fornitore), mentre nel 2016 risultavano inclusi ricavi della società Signature Flight Support Italy Srl (già Prime Aviation Services) e dell'attività *refuelling*, non più comprese nel perimetro di consolidamento del Gruppo, pari a 1.274 migliaia di Euro. Al netto di tali fenomeni, i ricavi risultano in crescita di 42.531 migliaia di Euro (+6,5%). Tale *performance* è prevalentemente determinata:

- dall'attività *Aviation* per 32.910 migliaia di Euro, prevalentemente per effetto dei maggiori volumi di traffico registrati sia nel segmento passeggeri, che ha beneficiato della capacità

aggiuntiva offerta dai vettori e della crescita del load factor, sia nel segmento cargo;

- dall'attività *Non Aviation*, per 9.238 migliaia di Euro, che ha registrato crescita in tutti i principali segmenti di business, tra cui *Shops, Food & Beverage, Car Rental, Parking* e Cargo;
- dal *business Energy*, che ha evidenziato minori ricavi per 1.243 migliaia di Euro. Nonostante il buon andamento dovuto alla vendita di energia elettrica e termica, sia per i favorevoli prezzi di vendita che per i maggiori volumi venduti, il decremento dei ricavi è dovuto al termine del beneficio dei Certificati Verdi su Linate;
- dal *business General Aviation* a pari perimetro per 1.626 migliaia di Euro, dovuta principalmente alle attività non regolamentate (entrata in esercizio del nuovo Hangar e miglioramento della gestione dei parcheggi) mentre i risultati delle attività regolamentate sono in linea con l'anno precedente.

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 46.622 migliaia di Euro nell'esercizio 2016 a 28.281 migliaia di Euro nell'esercizio 2017, con un decremento del 39,3%. 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 dell'esercizio in esame sono pari a 456.967 migliaia

di Euro, in crescita rispetto all'esercizio precedente di 34.350 migliaia di Euro (+8,1%). Essi incorporano costi non ricorrenti pari a 23.966 migliaia di Euro (di cui 23.923 migliaia di Euro di incentivi all'esodo). Pertanto al netto di tali componenti, nel confronto con l'esercizio 2016, che a sua volta incorporava costi non ricorrenti per complessivi 6.665 migliaia di Euro, l'incremento è pari a 17.048 migliaia di Euro corrispondente al 4,1%.

Le componenti non ricorrenti del 2017 si riferiscono principalmente a incentivi all'esodo relativi all'Accordo Quadro di Progetto stipulato il 22 luglio 2016 con le Organizzazioni Sindacali. In particolare 5.768 migliaia di Euro sono stati erogati nel corso del 2017 mentre 17.971 migliaia di Euro si riferiscono al programma di esodo incentivato di un numero massimo predefinito di lavoratori, che raggiungeranno entro agosto 2023 i requisiti per il trattamento pensionistico.

Nel 2016 invece erano stati stanziati 4.019 migliaia di Euro di incentivi all'esodo, 1.508 migliaia di Euro per la chiusura del contenzioso in materia di Aiuti di Stato mentre erano ancora presenti i costi della società Prime Aviation Services e dell'attività di *refuelling*, ancora all'interno del perimetro di consolidamento di Gruppo, pari a 1.138 migliaia di Euro.

Al netto delle componenti *one off*, l'incremento dei costi, pari a 17.048 migliaia di Euro è prevalentemente determinato:

- dal costo del lavoro di Gruppo, aumentato di 8.229 migliaia di Euro (+4,6%) rispetto all'esercizio 2016, che passa da 178.591 migliaia di Euro nel 2016 a 186.820 migliaia di Euro nel 2017. L'incremento è stato principalmente determinato dall'introduzione di un contributo pre-

miale legato al raggiungimento di performance aziendali e dallo stanziamento per quota parte del rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro siglato nel 2014 e scaduto a fine 2016. A parità di perimetro di consolidamento, escludendo quindi dal 2016 l'organico relativo alla società Prime Aviation Services, l'organico è stato pari a 2.766 *Full Time Equivalent* e si confronta con le 2.792 unità del 2016.

- Dagli altri costi di gestione, che risultano in aumento di 8.818 migliaia di Euro (+3,7%) rispetto all'esercizio 2016, passando da 237.362 migliaia di Euro del 2016 a 246.181 migliaia di Euro del 2017. Tale crescita è stata determinata dall'aumento dei costi direttamente legati ai ricavi e al traffico per 14.501 migliaia di Euro (canoni pubblici, costi commerciali, *fees* per la gestione dei parcheggi) parzialmente compensato dalla riduzione degli altri costi caratteristici per 5.683 migliaia di Euro, per effetto principalmente dei minori costi energetici, grazie ad un'attenta politica di approvvigionamento, e al contenimento degli altri costi della gestione.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 43.114 migliaia di Euro nel 2016 a 26.006 migliaia di Euro nell'esercizio 2017. 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.

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il **Risultato Operativo Lordo** si è attestato a 243.006 migliaia di Euro a fronte di 234.403

migliaia di Euro al 31 dicembre 2016, in crescita del 3,7% (+8.603 migliaia di Euro). Al netto delle componenti non ricorrenti sopra evidenziate, il Risultato Operativo Lordo risulta pari a 264.044 migliaia di Euro in crescita del 10,1% rispetto all'esercizio 2016 (239.794 migliaia di Euro).

Accantonamenti e svalutazioni

Nel 2017 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano un incremento di 26.721 migliaia di Euro passando da 5.497 migliaia di Euro del 2016 a 32.218 migliaia di Euro nell'esercizio in esame e sono relativi a 1.494 migliaia di Euro per accantonamenti netti a fondi oneri futuri (1.035 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) e 30.724 migliaia di Euro per accantonamenti netti a fondi svalutazione credito (4.379 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016).

Gli "Accantonamenti a fondo oneri futuri" includono 3.441 migliaia di euro di accantonamenti relativi all'esercizio corrente riguardanti alcuni contenziosi in essere con il GSE per l'assegnazione di Certificati Verdi e Certificati Bianchi, accantonamenti in materia di lavoro, per rischi revocatorie e franchigie assicurative, parzialmente compensati dal rilascio di fondi rischi e oneri accantonati nei precedenti esercizi per 1.947 migliaia di Euro, a seguito del venir meno di alcuni contenziosi in essere.

Gli "Accantonamenti per rischio credito" presentano un effetto netto pari a 30.724 migliaia di Euro (4.379 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), dovuto agli accantonamenti netti per crediti commerciali pari a 27.498 migliaia di Euro (2.743 migliaia di Euro nel 2016), rilasci netti per altri crediti pari a 250 migliaia di Euro (1.636 migliaia

di Euro nel 2016) e accantonamenti netti per altre attività finanziarie pari a 3.476 migliaia di Euro (voce non presente nel 2016).

In relazione ai crediti commerciali, la quasi totalità dell'accantonamento si riferisce al credito pregresso (ante 2 maggio 2017) verso Alitalia SAI in Amministrazione Straordinaria, per un importo pari a 25.252 migliaia di Euro, credito per il quale, al momento non sussiste alcuna garanzia sull'incasso.

In relazione ai crediti diversi nel 2016 sono stati accantonati 307 migliaia di euro per crediti da certificati verdi di SEA Energia di competenza del 2015. A seguito della definizione del contenzioso con il GSE, nel 2017 il fondo accantonato nel 2016 è stato utilizzato per 57 migliaia di Euro e rilasciato per i rimanenti 250 migliaia di Euro.

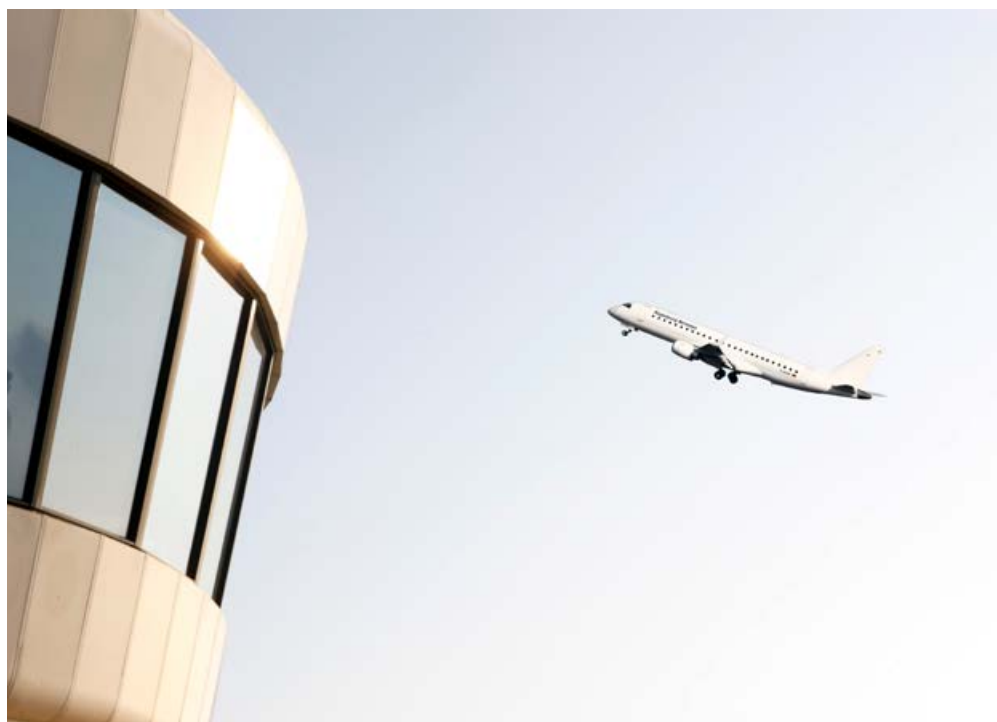
L'esercizio 2017 include inoltre la svalutazione del credito finanziario relativo agli strumenti finanziari partecipativi e al valore dell'equity di Airport Handling trasferiti

al Trust e oggetto del contratto con dnata per 3.476 migliaia di Euro, in previsione della probabile rivisitazione del prezzo di cessione allo scadere dell'opzione *call* esercitabile da dnata stessa.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 9.6 del Bilancio consolidato.

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nell'esercizio in esame l'accantonamento passa da 17.193 migliaia di Euro del 2016 a 13.602 migliaia di Euro del 2017, con un decremento di 3.591 migliaia di Euro. A fronte di un accantonamento di 15.093 migliaia di Euro nel 2017 (17.193 migliaia di Euro nel 2016) si è registrato un rilascio del fondo pari a 1.491 migliaia di Euro (nullo nell'esercizio 2016), al fine di adeguare il fondo alle nuove normative del settore sulle attrezzature radiogene.



Ammortamenti

Gli ammortamenti si incrementano di 7.582 migliaia di Euro rispetto all'esercizio 2016 (+12,3%), passando da 61.714 migliaia di Euro a 69.296 migliaia di Euro. L'andamento degli ammortamenti nei periodi considerati riflette, da un lato, il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dal Gruppo, non superiore comunque alla durata della concessione e dall'altro l'accelerazione degli ammortamenti sia delle attrezzature radiogene, che verranno sostituite nei prossimi anni come previsto dalla normativa di riferimento, sia della turbina sita nella centrale di cogenerazione di Malpensa che verrà sostituita nel 2019. I principali investimenti che hanno contribuito all'incremento dei sopra menzionati ammortamenti sono quelli effettuati sull'area Cargo City, sul Terminal 1 e sulla stazione ferroviaria del Terminal 2 oltre a maggiori investimenti per l'acquisto di nuove macchine di *de-icing*.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nel 2017 i proventi netti da partecipazioni risultano in diminuzione di 1.707 migliaia di Euro, passando da 9.842 migliaia di Euro del 2016 a 8.135 migliaia di Euro del 2017 e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio netto e gli altri proventi e oneri.

La quota di risultato delle società collegate valutate con il metodo del Patrimonio netto risulta positiva per 8.204 migliaia di Euro nel 2017 (6.986 migliaia di Euro nel 2016). L'incremento, pari a 1.218 migliaia di Euro, è principalmente riconducibile al miglioramento dei risultati conseguiti da alcune delle società collegate.

Gli altri proventi risultano in diminuzione di 2.925 migliaia di Euro. Tale variazione negativa è riconducibile alla presenza di proventi non ricorrenti registrati nel 2016, quali la plusvalenza di SEA Prime per la cessione del 60% della partecipazione in Signature Flight Support Italy Srl (già Prime Aviation Services SpA), pari a 955 migliaia di Euro e ai dividendi per 1.901 migliaia di Euro, deliberati dall'Assemblea degli Azionisti di Airport Handling SpA del 6 maggio 2016 sulla destinazione dell'utile dell'esercizio 2015, relativamente agli Strumenti Finanziari Partecipativi detenuti da SEA.

Proventi e oneri finanziari

Nel corso del 2017 gli oneri finanziari netti si sono ridotti di 895 migliaia di Euro, passando da 18.803 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 a 17.909 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017.

Tale dinamica è prevalentemente riconducibile a: (i) minori interessi passivi di periodo su finanziamenti a medio lungo termine per 380 migliaia di Euro per la riduzione dell'indebitamento medio lordo e la contrazione del costo medio del debito; (ii) minori commissioni sui finanziamenti per 50 migliaia di Euro; (iii) una riduzione degli altri interessi passivi per 429 migliaia di Euro, su cui incidono prevalentemente minori oneri su derivati per la prosecuzione dell'ammortamento del relativo nozionale; (iv) aumento dei proventi finanziari di 122 migliaia di Euro.

Imposte

Le imposte dell'esercizio 2017 ammontano a 35.667 migliaia di Euro, in riduzione rispetto all'esercizio 2016 (47.263 migliaia di Euro),

per effetto della riduzione dell'utile ante imposte e dell'entrata in vigore della minore aliquota IRES pari al 24%.

Si rimanda alla Nota 9.12 del Bilancio Consolidato per una analisi di dettaglio delle componenti economiche che hanno concorso a tale risultato netto e la loro comparazione con i dati 2016.

Risultato netto da attività cessate

Il risultato netto da attività cessate, relativo al settore handling di aviazione commerciale, evidenzia un utile netto pari a 1.556 migliaia di Euro a fronte di una perdita netta di 130 migliaia di Euro dell'esercizio precedente. La voce comprende il risultato della società SEA Handling SpA, per la quale, al 30 giugno 2017 si è conclusa la procedura di liquidazione, che ha portato alla definizione delle posizioni creditorie e debitorie ancora aperte. In data 10 luglio 2017 l'Assemblea degli azionisti ha approvato il bilancio finale di liquidazione e il relativo piano di riparto della società, il cui totale delle azioni era posseduto da SEA SpA.

Si rimanda alle note esplicative 7.2 e 9.13 del Bilancio Consolidato per una analisi di dettaglio delle componenti economiche che hanno concorso a tale risultato netto e la loro comparazione con i dati 2016 nel contesto della applicazione dell'IFRS 5.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo mostra un decremento di 9.549 migliaia di Euro, passando da 93.619 migliaia di Euro nel 2016 a 84.070 migliaia di Euro nel 2017.

Stato patrimoniale riclassificato

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016	Delta
Immobilizzazioni immateriali	998.182	1.011.111	(12.929)
Immobilizzazioni materiali	204.971	190.276	14.695
Investimenti immobiliari	3.394	3.398	(4)
Partecipazioni in società collegate	54.054	51.597	2.457
Partecipazioni disponibili per la vendita	26	26	0
Imposte differite attive	51.152	43.665	7.487
Altre attività finanziarie non correnti	7.190	16.776	(9.586)
Altri crediti non correnti	280	308	(28)
Capitale immobilizzato (A)	1.319.249	1.317.157	2.092
Rimanenze	4.104	4.141	(37)
Crediti commerciali	111.077	86.968	24.109
Crediti per imposte dell'esercizio	14.941	14.800	141
Altri crediti	9.200	18.563	(9.363)
Altre attività finanziarie correnti	13.300	7.190	6.110
Attività di esercizio a breve	152.622	131.662	20.960
Attività cessate	-	10.732	(10.732)
Debiti commerciali	153.497	161.530	(8.033)
Altri debiti	174.592	160.327	14.265
Debiti per imposte dell'esercizio	8.370	6.841	1.529
Passività di esercizio a breve	336.459	328.698	7.761
Passività connesse alle attività cessate	-	2.379	(2.379)
Capitale circolante (B)	(183.837)	(188.683)	4.846
Fondi rischi e oneri (C)	(169.935)	(174.061)	4.126
Fondi relativi al personale (D)	(47.834)	(49.220)	1.386
Altri debiti non correnti (E)	(17.588)	-	(17.588)
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	900.055	905.193	(5.138)
Patrimonio netto di Gruppo	(391.154)	(375.264)	(15.890)
Patrimonio netto di terzi	(23)	(566)	543
Indebitamento finanziario netto	(508.878)	(529.363)	20.485
Totale fonti di finanziamento	(900.055)	(905.193)	5.138

Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2016 rispettivamente a 504.383 migliaia di Euro e 7.019 migliaia di Euro (al 31 dicembre 2016 erano pari rispettivamente a 503.601 migliaia di Euro e 5.517 migliaia di Euro).



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 predeterminato di lavoratori, che raggiungeranno, entro agosto 2023, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a questa procedura, in data 15 gennaio 2018 è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali.

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.319.249 migliaia di Euro, registra un aumento di 2.092 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2016, principalmente per effetto *i)* degli investimenti netti dell'esercizio per 72.130 migliaia di Euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino), parzialmente assorbiti dagli ammortamenti dell'esercizio pari a 69.296 migliaia di Euro; *ii)* dell'incremento delle imposte differite attive nette pari a 7.487 migliaia di Euro; *iii)* dell'incremento delle immobilizzazioni finanziarie a seguito della valutazione a *equity* delle partecipazioni collegate, per 2.457 migliaia di Euro; *iv)* della riclassifica del 40% delle altre attività finanziarie, la cui cessione è regolata dall'opzione *call*, da non correnti a correnti in previsione della conclusione delle trattative con dnata entro il 2018.

Il Capitale circolante netto, pari a -183.837 migliaia di Euro, si incrementa di 4.846 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2016. Tale dinamica è principalmente da imputarsi *i)* all'incremento dei crediti/debiti diversi, che include minori crediti nei confronti del GSE per certificati verdi e bianchi, maggiori debiti tributari e maggiori debiti per servizi antiincendio; *ii)* all'aumento dei crediti commerciali principalmente a seguito dei maggiori ricavi conseguiti nell'esercizio in esame; *iii)* dalla diminuzione dei debiti commerciali, quasi completamente compensata dalla variazione delle attività/passività connesse alle attività destinate alla vendita, per l'uscita dal perimetro di consolidamento della società SEA Handling SpA conseguentemente alla sua liquidazione; *iv)* all'aumento delle altre attività finanziarie correnti a seguito della riclassifica della quota del 40%, al netto della svalutazione effettuata nel 2017 e pari a 3.476 migliaia di Euro, oggetto di cessione a dnata.

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

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016	Delta
Rimanenze	4.104	4.141	(37)
Crediti commerciali	111.077	86.968	24.109
Debiti commerciali	(153.497)	(161.530)	8.033
Crediti / (debiti) diversi	(158.821)	(133.805)	(25.016)
Altre attività finanziarie correnti	13.300	7.190	6.110
Attività cessate	-	10.732	(10.732)
Passività connesse alle attività cessate	-	(2.379)	2.379
Totale capitale circolante netto	(183.837)	(188.683)	4.846

Posizione finanziaria netta

La "Posizione finanziaria netta", pari a 508.878 migliaia di Euro, è in miglioramento di 20.485 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2016 (529.363 migliaia di Euro). La positiva generazione di cassa della gestione corrente ha permesso inoltre di finanziare le attività di

investimento in immobilizzazioni materiali e immateriali per 84.995 migliaia di Euro (al netto dei contributi pari a 2.848 migliaia di Euro e al lordo della remunerazione IFRIC e degli oneri finanziari) e il pagamento dei dividendi per 70.304 migliaia di Euro.

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

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

(importi in migliaia di Euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2016	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita) dell'esercizio	Patrimonio netto al 31 dicembre 2017
Bilancio della Capogruppo	326.689	(70.300)	1.893	76.946	335.228
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	14.955	(250)	-	4.215	18.920
Rettifiche per valutazione equity collegate	40.696	-	-	2.533	43.229
Altre scritture di consolidamento	(6.510)	-	-	311	(6.199)
Bilancio Consolidato	375.830	(70.550)	1.893	84.004	391.177



Investimenti del Gruppo SEA

Il Gruppo SEA ha proseguito nell'anno 2017 il proprio impegno nel sostenere gli investimenti in coerenza con il piano di sviluppo previsto. La tabella seguente evidenzia il dettaglio degli inve-

stimenti realizzati nel 2017, pari a 84.995 migliaia di Euro al netto degli anticipi a fornitori, con evidenza delle nuove realizzazioni (72.140 migliaia di Euro) e degli interventi di ripristino (12.855

migliaia di Euro). Si specifica che durante l'esercizio 2017 non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo.

(importi in migliaia di Euro)	Nuove realizzazioni	Investimenti di Ripristino	Totale
Infrastrutture di volo	9.178	3.189	12.367
Aerostazioni	15.763	4.604	20.367
Cargo	5.457	180	5.637
Edifici vari, viabilità, parcheggi	18.378	1.585	19.963
Reti ed impianti	5.233	3.297	8.530
Ecologia	5	-	5
Sistemi / Progetti ICT	10.677	-	10.677
Attrezzature varie	7.449	-	7.449
Totale investimenti	72.140	12.855	84.995

Gli importi sono comprensivi della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (Euro 2,3 milioni) e della quota oneri finanziari (Euro 0,04 milioni).

Gli **Investimenti** realizzati nel 2017 comprendono gli interventi di ampliamento e *restyling* a Milano Malpensa e Linate, i lavori in area Cargo di Malpensa e la costruzione del nuovo *hangar* per l'aviazione generale a Linate.

In particolare a Milano Malpensa gli investimenti più significativi sono stati la riqualifica funzionale e il *restyling* del **Terminal 1**, con la realizzazione delle nuove aree commerciali e l'omogeneizzazione delle finiture esistenti, e l'acquisizione, avvenuta nella se-

conda metà del mese di dicembre, dell'immobile dell'hotel *Sheraton*.

Nel corso dell'anno sono terminati i lavori per l'installazione di nuove bussole per il passaggio *staffe* per il *restyling dei gates* Remoti Schengen Nord e per la riconfigurazione dell'area Commerciale Sud con la realizzazione di nuovi *shop*. Sono inoltre stati completati gli allestimenti per la sala *Vip* Lufthansa e gli interventi di conversione dell'ex *Dufry store* Sud in spazi commerciali.

Si è inoltre concluso il *restyling* del Piano Arrivi del Satellite B, mentre è ancora in fase di avvio la realizzazione dei lavori di *restyling* dell'Area di Riconsegna Bagagli Schengen.

Per quanto riguarda Milano Malpensa **Terminal 2**, è terminata la progettazione per la realizzazione di nuovi *gates* alle partenze mentre è in corso la progettazione per la realizzazione di un nuovo edificio nel cortile interno all'Aerostazione Partenze che accoglierà nuovi negozi e ristoranti, concepiti

to come fulcro di smistamento dei passeggeri in partenza.

Nell'area di Milano Malpensa Cargo sono in corso i lavori per la realizzazione di un secondo magazzino da destinare ad operatori Cargo che avrà una superficie di circa 15.000 mq.

Per l'aeroporto di **Linate**, l'investimento più significativo riguarda gli interventi di riqualifica funzionale e *restyling* del Terminal. I principali obiettivi degli interventi consistono nel migliorare la qualità percepita e l'immagine architettonica della facciata dell'Aerostazione, del viadotto di accesso *land side*, dell'atrio arrivi, del salone di riconsegna bagagli e delle Sale VIP Leonardo SEA e Welcome Alitalia. Sono in corso di progettazione le opere di ampliamento ai fini sia di migliorare gli spazi operativi per i *gates* sia di incrementare le aree commerciali (per *retail* e *food&beverage*).

Relativamente alle infrastrutture di volo, presso entrambi gli scali di Malpensa e Linate sono continuati gli interventi di riqualifica impiantistica finalizzati alla predisposizione dei sistemi ASMGCS (*Advanced Surface Movement Guidance and Control System*) che permetteranno una più chiara e univoca indicazione dei percorsi da seguire da parte degli aeromobili durante la fase di rullaggio del velivolo, nonché un migliore utilizzo delle luci sulle piste di rullaggio, con conseguente riduzione dei tempi di accensione, che consentiranno di limitare l'inquinamento luminoso e di conseguire ulteriori risparmi energetici.

A Linate si è concluso un importante intervento nel piazzale Nord che prevede un ampliamento di circa 22.000 mq del piazzale aeromobili che consente, da un lato, di disporre di tre nuove piazzole per operazioni di *de-icing* contempora-

nee e, dall'altro, di razionalizzare l'attuale *layout* della zona Sud del piazzale stesso, migliorando gli spazi a disposizione per la sosta e movimentazione di aeromobili, mezzi e attrezzature.

Gli investimenti in *Information Technology* si sono concentrati nelle attività di impostazione della cosiddetta *Digital Transformation*. L'avvio di progetti e sperimentazioni in ambito IOT-*Internet Of Things* per quanto riguarda la *Passenger Experience*, la sempre maggiore dematerializzazione a supporto dei processi operativi e amministrativi aziendali, l'avvio di un progetto pluriennale per l'adozione delle metodologie BIM-*Building Information Modelling* in ambito progettazione e manutenzione e il sempre più forte ricorso alle soluzioni *Cloud*, sono solo alcuni esempi di un costante investimento in innovazione.

È proseguito inoltre lo sviluppo degli ambienti *Web* attraverso evoluzioni importanti in ambito Siti Internet e APP *Mobile*, sviluppando nuove funzioni di *e-commerce* e nuovi servizi in mobilità, attraverso innovativi e moderni sistemi di pagamento.

Grande attenzione è rivolta anche alla resilienza e continuità operativa dei sistemi, grazie alla ormai consolidata costituzione di un vero e proprio "campus" infrastrutturale, costituito da tre *Data Center* interni (uno a Linate - due a Malpensa) e due esterni di IBM dedicati ai sistemi Gestionali e Amministrativi (SAP ERP-*Enterprise Resource Application* in ambiente HANA-*High Performance Analytic Appliance*) e ai sistemi applicativi in ambiente virtualizzato. Questo rende l'*Information Technology* degli Aeroporti di Milano in linea con le più moderne adozioni del paradigma *Cloud* abbinato alla virtualizzazione.

Inoltre, vanno anche evidenziati l'attenzione e l'impegno alla problematica, considerata prioritaria, della *Cyber Security*, attraverso la definizione di un *Framework* di riferimento che ha permesso di avere un approccio complessivo alla tematica e con investimenti e azioni mirate ad aumentare i livelli di protezione e l'*awareness* complessivo interno sul rischio *Cyber*.

Infine, con il progetto SEA020, che fa seguito all'esperienza maturata durante EXPO 2015 con l'ecosistema E015, si è iniziato un percorso di gestione delle informazioni attraverso i concetti di ecosistema e *API-Application Programming Interface* per ottimizzare la gestione dei dati all'interno e verso gli *stakeholder*.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Meridiana stabilisce il proprio Hub a Malpensa

Meridiana, ora Air Italy, a seguito dell'acquisto del 49% delle azioni da parte di Qatar Airways ha annunciato di stabilire il proprio hub a Malpensa, presentando un piano che prevede di arricchire la flotta con 50 nuovi aerei e di aumentare i passeggeri da 2,5 a 10 milioni in 5 anni. Anche il network si espanderà progressivamente, grazie a destinazioni che andranno ad affiancare le nuove rotte di lungo-raggio, da Milano Malpensa a New York e Miami. Queste due nuove tratte, che saranno inaugurate il prossimo giugno, verranno precedute dalle nuove rotte domestiche, operate in connesio-

ne con i voli intercontinentali da Milano Malpensa, in partenza da Roma, Napoli, Palermo, Catania e Lamezia Terme, a partire dal 1° maggio. Il prossimo settembre, poi, Air Italy inaugurerà il collegamento Milano - Bangkok, con quattro voli alla settimana e tre ulteriori collegamenti di lungo raggio verranno annunciati entro la fine dell'anno. Il piano strategico include anche il rafforzamento dei voli di corto-raggio e il raggiungimento entro il 2022, di 50 destinazioni servite nel corso dell'anno.

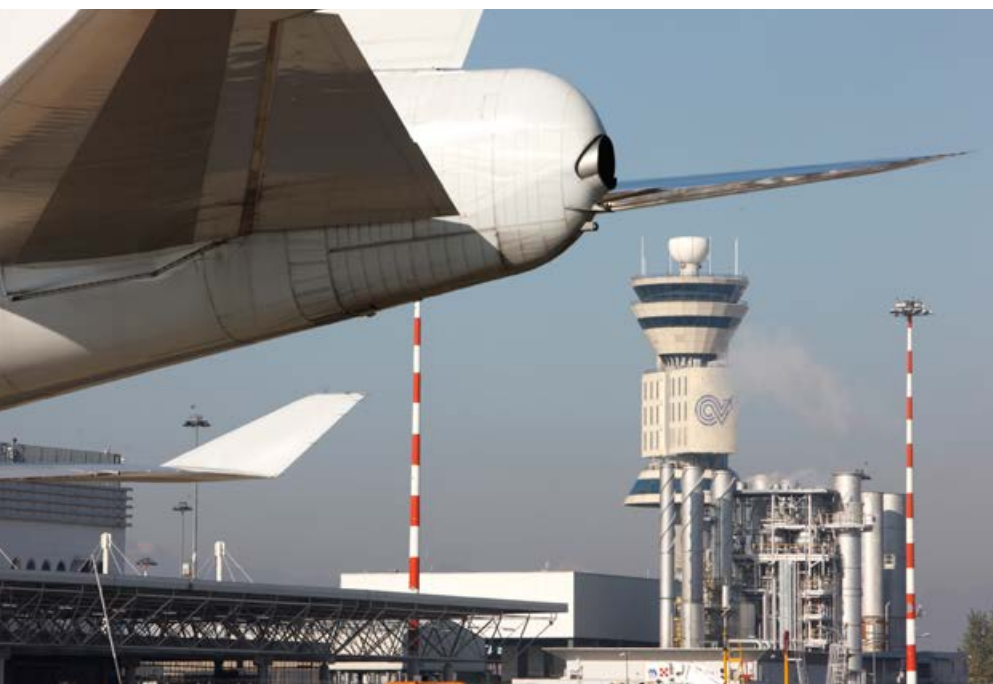
Certificazione Top Employers Italia 2018

La ricerca annuale condotta da *Top*

Employers Institute certifica le migliori aziende al mondo in ambito *Human Resources* in particolare quelle che si sforzano costantemente di migliorare e ottimizzare i loro processi nel campo delle Risorse Umane. In SEA, il percorso di certificazione è iniziato nel 2017 con la partecipazione a un severo e approfondito processo di verifica - la *HR Best Practices Survey* - nel quale SEA ha raggiunto i livelli di standard richiesti per ottenere il riconoscimento di *Top Employers*, riconosciuto ufficialmente nel 2018.

Certificazione del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione

Si è concluso positivamente il percorso di certificazione del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di SEA ai sensi della Norma UNI ISO 37001:2016 "*Anti-bribery Management Systems*", con l'emissione, in data 8 marzo 2018, del Certificato da parte di TUV Italia Srl. La certificazione ha validità triennale ed è sottoposta ad audit annuale di sorveglianza.



Evoluzione prevedibile della gestione

Nei primi due mesi del 2018 si conferma la dinamica crescente del traffico passeggeri che negli scali gestiti dal Gruppo SEA ha registrato un incremento del 6,9% a fronte di una crescita media degli scali italiani pari al 6,2%⁶.

L'anno in corso continuerà ad essere caratterizzato da un positivo sviluppo del traffico passeggeri, per effetto del consolidamento sullo scalo di Malpensa sia del traffico a breve-medio raggio sia di quello intercontinentale, anche grazie al graduale posizionamento di Air Italy, che da compagnia operante prevalentemente in ambito turistico, attiverà collegamenti esclusivamente di linea verso il sud Italia, a medio raggio verso il Cairo e Mosca e principalmente verso destinazioni intercontinentali quali New York, Miami, Bangkok, Shenzhen e Lagos/Accra.

Con riferimento al possibile esito del processo di cessione di Alitalia, che potrebbe temporaneamente influenzare il traffico sullo scalo di Linate, per il 2018 non si prevedono impatti significativi anche alla luce della programmazione della compagnia aerea che conferma sostanzialmente l'operatività del 2017.

Il piano di sviluppo infrastrutturale prevede nel 2018, tra gli altri, il completamento dei lavori iniziati nell'anno 2017 per il *restyling* del Terminal di Linate, l'avanzamento del progetto di ampliamento e di riqualifica delle aree commerciali del Terminal 2 di Malpensa con l'allestimento di 2 *gates* aggiuntivi, la prosecuzione del *restyling* del Terminal 1 di Malpensa (piano arrivi satellite B e area riconsegna bagagli Schengen), la realizzazione del progetto "e-Gates" relativo

ai nuovi apparati di lettura passaporti nei 3 Terminal e l'avvio della realizzazione di un nuovo terminal di Aviazione Generale a Malpensa.

Il Management continuerà ad essere impegnato nell'ulteriore sviluppo delle diverse aree di *business* gestite e nel perseguimento di efficienze operative volte a migliorare i processi aziendali.

Sulla base di tali presupposti, si prevedono per il 2018 risultati gestionali che confermano il *trend* positivo registrato negli ultimi anni.

⁶ Fonte Assaeroporti.



Andamento operativo - Analisi di settore

Commercial Aviation

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

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

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

General Aviation

Il *business General Aviation* include le attività di aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate. I dati comparativi del 2016 includono anche i risultati del *business handling* di aviazione generale consolidato con il metodo integrale fino al 31 marzo 2016.

Energy

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

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

(importi in migliaia di Euro)	Commercial Aviation		General Aviation		Energy		Consolidato	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
RICAVI di GESTIONE	670.856	625.870	12.124	11.750	14.718	15.892	697.698	653.512
EBITDA	233.435	226.076	7.867	6.727	1.704	1.600	243.006	234.403
EBIT	121.800	144.873	5.481	4.907	609	219	127.890	149.999

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.

Commercial Aviation

Dati di traffico

ANDAMENTO DEL TRAFFICO SUGLI AEROPORTI DI MILANO MALPENSA E MILANO LINATE

	Movimenti		Passeggeri ⁽¹⁾		Merci (tons) ⁽²⁾	
	2017	variazione % vs 2016	2017	variazione % vs 2016	2017	variazione % vs 2016
Malpensa	174.754	7,4%	22.037,2	14,1%	576.539	7,4%
Linate	96.467	-1,4%	9.503,1	-1,4%	11.937	-4,9%
Totale traffico commerciale	271.221	4,1%	31.540,3	9,0%	588.476	7,1%

⁽¹⁾ Passeggeri arrivati+ partiti in migliaia

⁽²⁾ Merci arrivate+ partite in tonnellate

Il sistema aeroportuale milanese gestito dal Gruppo SEA ha registrato una crescita significativa dei volumi gestiti nel corso del 2017 realizzando 31,5 milioni di passeggeri, con un incremento del 9,0% rispetto all'esercizio precedente.

La performance è imputabile interamente all'aeroporto di Malpensa, che ha superato i 22 milioni di passeggeri con una crescita del 14,1% rispetto al 2016, mentre Linate ha registrato una flessione del 1,4% sia in termini di passeggeri serviti che di movimenti aeromobili.

La crescita a Malpensa è stata determinata sia dallo sviluppo del traffico gestito al Terminal 1 (+18,4%) con 2,3 milioni di passeggeri incrementali, che dalla crescita registrata da easyJet al Terminal 2 (+6,1%), che ha raggiunto i 7,2 milioni di passeggeri.

Al Terminal 1 sono cresciuti tutti i segmenti di traffico, Ryanair ha apportato 813 mila passeggeri in più rispetto al 2016 mentre il trasferimento di KLM ed Air France da Linate ha valso un incremento

	Anno 2017	var % 2016	Inc. % sul totale
1 LONDRA	2.423,2	7,2%	8%
2 PARIGI	1.871,9	11,3%	6%
3 CATANIA	1.542,8	29,6%	5%
4 ROMA	1.265,3	-14,5%	4%
5 AMSTERDAM	1.195,3	7,2%	4%
6 NAPOLI	864,7	-1,4%	3%
7 MADRID	829,8	0,9%	3%
8 FRANCOFORTE	826,1	7,7%	3%
9 BARCELLONA	825,5	9,7%	3%
10 NEW YORK	818,7	-2,7%	3%
11 CAGLIARI	810,0	12,5%	3%
12 PALERMO	764,0	11,8%	2%
13 DUBAI	660,8	12,5%	2%
14 OLBIA	647,9	4,9%	2%
15 BRUXELLES	644,4	31,0%	2%
ALTRI	15.549,9	10,6%	49%
Totale	31.540,3	9,0%	100%

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

di 517 mila passeggeri. Gli altri vettori *low cost* complessivamente hanno registrato una crescita di 306 mila passeggeri (+17,6%) tra i quali si segnala Vueling, che ha contribuito con 140 mila passeggeri (+20,9%), il segmento Intercontinentale ha apportato 311 mila passeggeri in più (+5,7%) e positivo è stato anche l'andamento degli altri vettori *legacy* (+677 mila passeggeri, +6,7%).

Il traffico Intercontinentale di Malpensa si è attestato a 5,8 milioni di passeggeri serviti. Escludendo i paesi del Maghreb ed analizzando le *performance* delle compagnie aeree che operano verso le altre aree ("*area long-haul*"), i passeggeri serviti nel 2017 si sono attestati a 5,1 milioni con una crescita del 4,3%.

La flessione dei volumi gestiti a Linate è stata prevalentemente determinata dal trasferimento dei

voli di KLM ed Air France a Malpensa a partire dalla stagione estiva (-440 mila passeggeri rispetto al trasportato dello scorso anno) e dalla cancellazione dell'operatività da parte di Air Berlin a partire dalla stagione invernale.

Di seguito si riporta la ripartizione del traffico passeggeri sul Sistema Aeroportuale di Milano per le principali destinazioni servite e le principali compagnie aeree operanti.

Principali destinazioni per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano (.000)

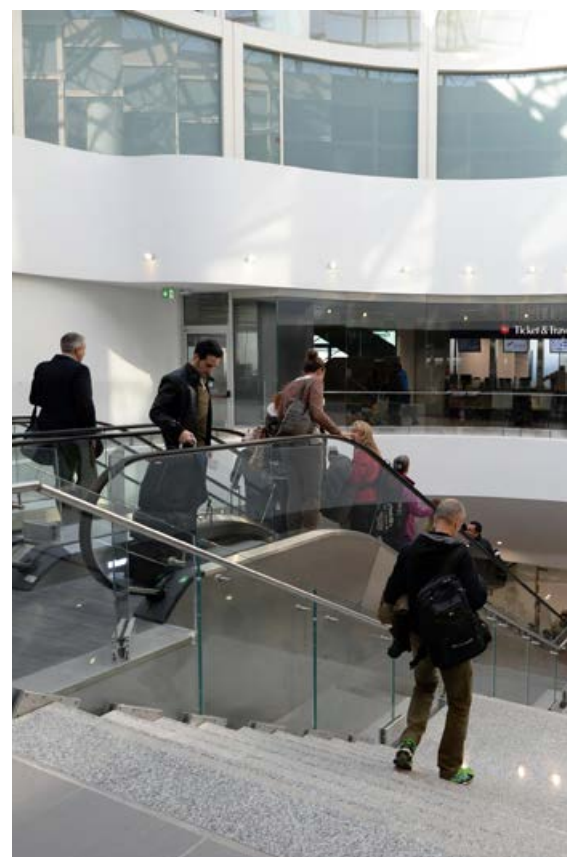
Anche nel 2017 Londra si conferma la prima destinazione europea, con oltre 2,4 milioni di passeggeri serviti; Parigi, con *Charles de Gaulle ed Orly*, si colloca in seconda posizione, seguita da Amsterdam e Madrid. Le città di New York e Dubai si confermano le prime due destinazioni intercontinentali. Re-

lativamente al *network* domestico, Catania, supera Roma - che registra una continua riduzione di traffico - e diventa la prima destinazione servita da Milano; Napoli si conferma in terza posizione.

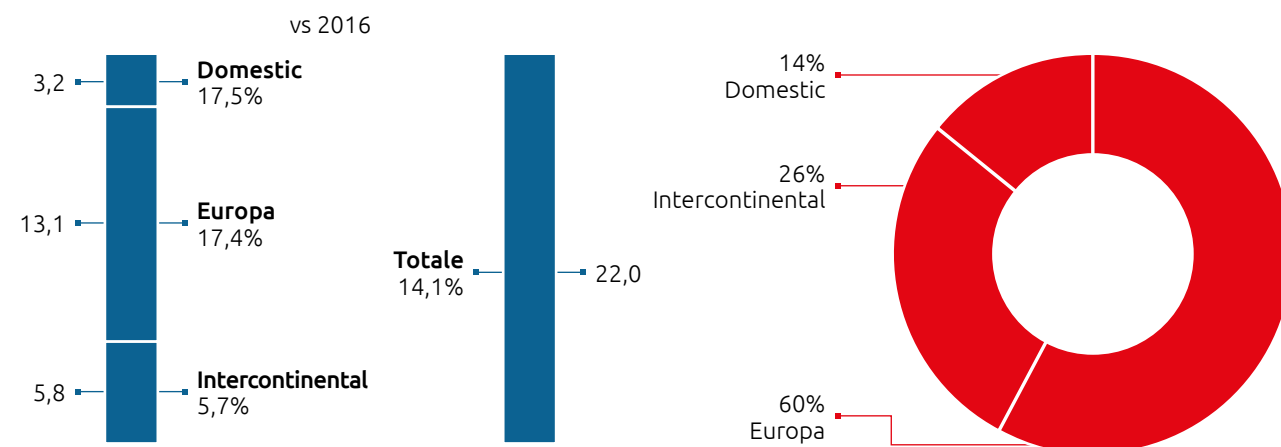
Principali compagnie aeree per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano (.000)

easyJet continua ad essere il principale vettore per volume di traffico servito sugli scali di Milano (Linate e Malpensa), con una market share del 24,9% sul totale dei passeggeri transitati (nel 2016 la quota era del 25,5%). Alitalia, secondo vettore, ha una quota di mercato del 19,2% (in riduzione rispetto al 21,5% dell'esercizio precedente). Lufthansa si conferma come terza compagnia aerea, mentre Ryanair, con 1,5 milioni di passeggeri gestiti esclusivamente presso Malpensa, si trova in quarta posizione (ottava nel 2016).

	Anno 2017	var % 2016	Inc. % sul totale
1 Easyjet	7.869,3	6,4%	25%
2 Alitalia	6.054,1	-2,9%	19%
3 Lufthansa	1.519,6	9,1%	5%
4 Ryanair	1.477,7	122,2%	5%
5 Meridiana Fly	1.224,2	3,9%	4%
6 Emirates	918,2	8,6%	3%
7 British Airways	815,0	17,3%	3%
8 Vueling Airlines S.A.	806,9	20,9%	3%
9 Neos	604,8	18,6%	2%
10 Air France	559,7	9,7%	2%
11 Iberia	437,4	2,2%	1%
12 Turkish Airlines	427,9	6,6%	1%
13 Blue Panorama	422,8	37,1%	1%
14 Klm	415,0	7,7%	1%
15 Aeroflot	373,5	19,8%	1%
Altri	7.614,3	8,5%	24%
Totale	31.540,3	9,0%	100%



2017 COMPOSIZIONE PER AREA GEOGRAFICA TRAFFICO PASSEGGERI PER L'AEROPORTO DI MALPENSA (.000)



Malpensa

Nell'esercizio 2017, Malpensa ha superato i 22 milioni di passeggeri serviti, con una crescita del 14,1%.

Il *traffico domestico* registra un incremento del +17,5% dovuto quasi esclusivamente all'operatività di Ryanair che, oltre a Comiso (dicembre 2015) e Catania (novembre 2016), ha attivato dal mese di novembre 2017 i collegamenti verso Palermo e Lamezia Terme. Air Italy (già Meridiana Fly) cresce del 58% con un apporto di 51 mila passeggeri, risultando il secondo vettore per numero di passeggeri serviti con incrementi verso Cagliari ed Olbia.

Il *traffico europeo* cresce del 17,4%; Ryanair, oltre a consolidare l'operatività nelle destinazioni già servite, ha ampliato il network dal mese di novembre 2017 collegando Valencia, Liverpool, Alicante e Katowice. Allo sviluppo del traffico europeo ha contribuito significativamente il trasferimento da Linate a Malpensa di KLM ed Air France dei voli verso Amsterdam e Parigi Charles de Gaulle. EasyJet ha attivato sei nuovi collegamenti per Stoccolma, Granada, Santiago di Compostela, Zadar, Lublino e

Fuerteventura, registrando una significativa crescita del traffico europeo pari al +5,7%, che deriva, a parità di movimenti, sia dall'aumento delle dimensioni medie degli aeromobili sia dalla crescita del *load factor*.

Vueling ha incrementato il numero di collegamenti verso Barcellona e potenziato Parigi Orly ed Amsterdam.

Nel corso del 2017 le *destinazioni intercontinentali* si sono attestate a 5,8 milioni di passeggeri serviti, con un incremento del +5,7% equivalente a 311mila passeggeri rispetto al 2016.

Il traffico *long haul* (nord Africa escluso) realizza 5,1 milioni di passeggeri serviti registrando il +4,3% verso il precedente esercizio; di seguito il dettaglio per area geografica:

- i) Medio Oriente (45% del totale di segmento, +4,8% rispetto al 2016): al risultato ha contribuito un aumento del *load factor* medio degli aeromobili passato dal 68% al 72%; in riduzione la capacità offerta sia in termini di dimensioni medie degli aerei

sia di movimenti. In incremento tutti i player che operano sulle destinazioni dell'area (Emirates, Turkish Airways, Atlas Global, easyJet, Elal ed Oman Air), sostanzialmente invariato è stato il traffico prodotto da Qatar Airways ed Etihad Airways mentre Alitalia ha cancellato il volo per Abu Dhabi a partire dal mese di settembre.

- ii) Estremo Oriente (20% del totale di segmento, +9,0% rispetto al 2016): al risultato ha contribuito sia un aumento della capacità offerta sia il numero di movimenti aerei; in incremento il *load factor*. Verso la Cina, Neos, nel corso della summer 2017 ha attivato 3 destinazioni, Air Italy (già Meridiana Fly) da agosto una destinazione. Risultati positivi per Air China, Air India e Cathay. In riduzione Alitalia (Tokyo Narita).

- iii) Nord America (20% del totale di segmento, +1,5% rispetto al 2016): al risultato ha contribuito un maggior numero di movimenti e di posti offerti a fronte di una riduzione del *load factor*. In crescita Delta Airlines che ha anticipato di un mese l'operatività del volo estivo per Atlanta, American Airlines ed Air Cana-

da, che hanno incrementato la dimensione degli aeromobili rispettivamente verso Miami e Toronto nella stagione summer; United Airlines in calo a causa della riduzione del load factor.

- iv) Centro/Sud America (10% del totale di segmento, -5,3% rispetto al 2016): in riduzione a causa di una contrazione dei movimenti e dei posti offerti, con sostanziale conferma del load factor. In decremento TAM a causa del ridimensionamento della capacità offerta e Blue Panorama; in controtendenza Neos verso le aree caraibiche.
- v) Centro/Sud Africa (5% del totale di segmento, +16,8% rispetto al 2016): al risultato ha contribuito un maggior numero di movimenti ed un aumento delle dimensioni medie degli aeromobili; in riduzione il load factor. Air Italy (già Meridiana Fly) si conferma il principale *player* nell'area, operando prevalentemente nel comparto *leisure*.

L'area nordafricana (12% del totale di segmento intercontinentale, +17% rispetto al 2016), che lo scorso anno aveva risentito dell'instabilità geo-politica, nel corso del 2017 ha invertito il trend con una crescita di 100 mila passeggeri arrivando a sfiorare i 700 mila serviti. Air Italy (già Meridiana Fly) contribuisce in gran parte al risultato raddoppiando il numero dei passeggeri serviti verso l'Egitto.

Malpensa Cargo

Il traffico merci dell'aeroporto di Malpensa, che si conferma polo nevralgico per la distribuzione delle merci nel nostro paese, ripropone nel 2017 il trend positivo registrato nel corso degli ultimi anni con una crescita del 7,4% e 577 mila tonnellate di merce processata. In particolare l'import è cresciuto del +9,3% mentre l'export del +6,1%.

La distribuzione per area geografica evidenzia il maggiore traffico verso le aree asiatiche, l'area me-

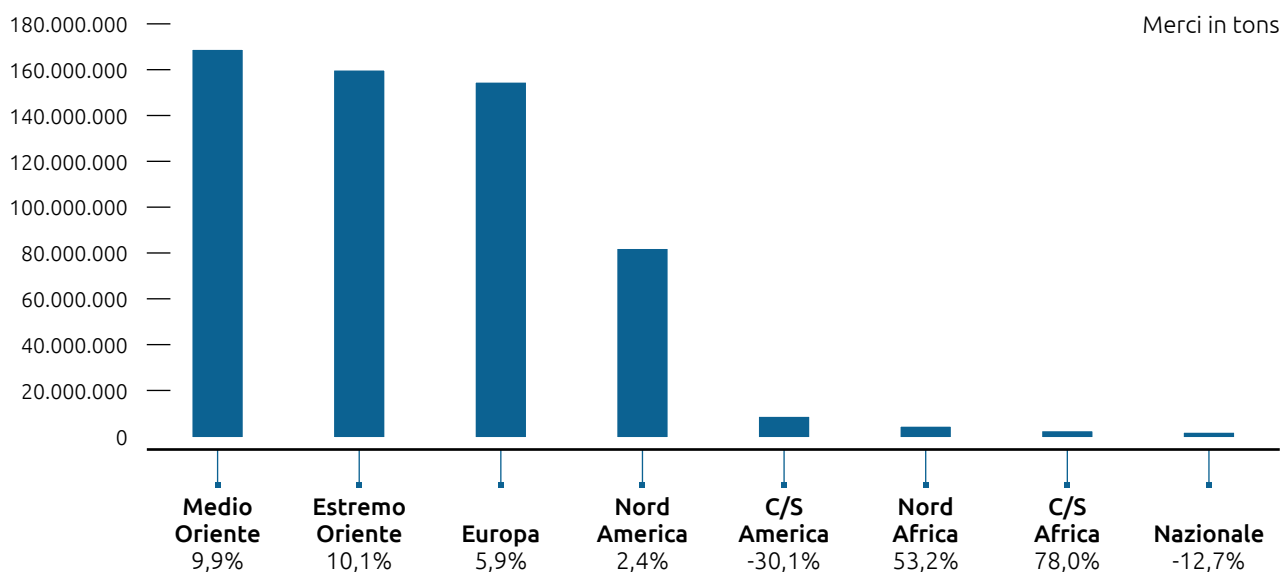
dio orientale e l'Europa.

Il traffico all-cargo ha processato 421 mila tonnellate di merce registrando una crescita del 8,8% rispetto al 2016. Le compagnie che hanno principalmente contribuito sono il Gruppo Cargolux (+12,6%), Turkish (+64,7%) e Saudi Arabian (+54,4%).

All'interno del segmento all-cargo i principali vettori courier (Federal Express, DHL ed Aerologic) hanno movimentato 72 mila tonnellate di merce (+2,2%), rappresentando circa il 17% della merce processata.

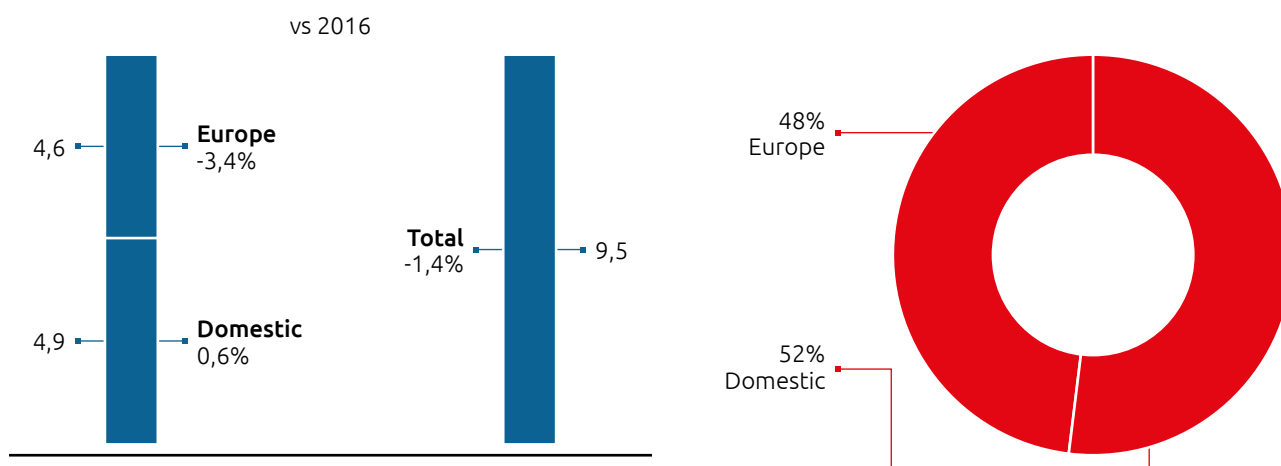
Il traffico belly, con 155 mila tonnellate di merce trasportata, è cresciuto del 3,8%. Emirates si conferma il principale vettore per quantità di merce movimentata; considerando la crescita in valori assoluti in evidenza Qatar Airways, American Airlines, Oman Air, Air India, Air China ed Etihad.

2017 TRAFFICO MERCI PER AREA GEOGRAFICA - AEROPORTI GESTITI DA SEA



La variazione % è riferita al confronto con l'anno precedente

2017 COMPOSIZIONE DEL TRAFFICO PER L'AEROPORTO DI LINATE (.000)



Linate

L'aeroporto di Linate si attesta a 9,5 milioni di passeggeri, in calo rispetto allo scorso anno (-1,4%).

Il *traffico domestico* risulta pressoché allineato rispetto al 2016 (+0,6%); Alitalia registra una crescita del 2,9% dovuta alle destinazioni Cagliari, Bari, Palermo, Alghero e Pescara, a fronte di flessioni su Reggio Calabria e Comiso.

La navetta Linate-Fiumicino resta sostanzialmente invariata rispetto allo scorso anno, attestandosi nuovamente a 1,2 milioni di passeggeri (-0,4%). Il risultato fatto registrare da Air Italy (già Meridiana Fly), -21,1%, è principalmente condizionato dalla cancellazione del volo per Catania a partire dal mese di settembre.

Il *traffico europeo* si è ridotto del 3,4%, principalmente a causa del trasferimento a Malpensa di Air France e KLM a partire dalla stagione *summer* 2017 (-440 mila passeggeri, passando da 822 mila passeggeri nel 2016 a 382 mila nel 2017). Ha inoltre influenzato il risultato il termine dell'operatività di Air Berlin a partire dal mese di novembre.

In controtendenza Alitalia, che cresce del 2,7% verso Parigi Charles de Gaulle, Amsterdam e Bruxelles, di contro cancellando il volo per Berlino a partire dal mese di novembre; easyJet che incrementa i load factor verso tutte le tratte servite (Parigi Charles de Gaulle, Londra Gatwick, Parigi Orly ed Amsterdam); British Airways che incrementa i passeggeri serviti su tutti i tre collegamenti operati verso la capitale londinese e principalmente verso London City e London Stansted attivate da aprile; Lufthansa verso Francoforte e Brussels Airlines verso Bruxelles.

Ricavi

Nell'esercizio 2017 il *business Commercial Aviation* ha generato ricavi di gestione per complessivi 670.856 migliaia di Euro, in crescita di 44.986 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente (625.870 migliaia di Euro) corrispondente al +7,2%.

L'esercizio 2017 include ricavi *non ricorrenti* per complessivi 2.837 migliaia di Euro, principalmente dovuti al rimborso parziale della sanzione comminata dall'AGCM relativa

alla procedura avviata a seguito dell'acquisizione di SEA Prime e pari a 2.337 migliaia di Euro. Inoltre nell'esercizio in esame è stata escussa una penale di 500 migliaia di Euro per la ritardata consegna da parte di un fornitore. Al netto di tali componenti, la crescita dei ricavi, rispetto all'anno precedente risulta pari a **42.148** migliaia di Euro (+6,7%). Tale crescita è prevalentemente determinata:

- dall'attività *Aviation*, per **32.910** migliaia di Euro, (da 408.970 migliaia di Euro nel 2016 a 441.880 migliaia di Euro nel 2017). A tale incremento hanno prevalentemente contribuito i maggiori volumi di traffico (inclusivi di maggiori ricavi per servizi *de-icing*) per 30.300 migliaia di Euro (+7,4%), l'incremento delle tariffe aeroportuali per 2.524 migliaia di Euro e maggiori ricavi da spazi regolamentati per 95 migliaia di Euro;
- dall'attività *non Aviation*, per 9.239 migliaia di Euro (da 216.900 migliaia di Euro nel 2016 a 226.139 migliaia di Euro nel 2017). Tale performance è stata principalmente determinata dai buoni risultati dei comparti Retail (Shops, Food & Beverage, Car Rental e Banche) per

5.042 migliaia di Euro (+5,6%) e Parcheggio per 3.832 migliaia di Euro (+6,4%). I ricavi sono in linea con l'esercizio precedente +158 migliaia di Euro per quanto riguarda i comparti Premium Services (Sale VIP e Fast Track) e *Advertising*, mentre il *business Real Estate* si riduce rispetto al 2016 di 727 migliaia di Euro prevalentemente per effetto della rinegoziazione di alcuni contratti con gli Enti di Stato. I ricavi relativi al comparto Cargo si attestano a 15.295 migliaia di Euro con un incremento pari a 2.606 migliaia di Euro rispetto al 2016 (+20,5%) per l'entrata in esercizio dei nuovi magazzini FedEx e DHL. In riduzione di 1.672 migliaia di Euro, rispetto al 2016 invece i ricavi per servizi, per effetto della chiusura dei servizi di biglietteria e del termine dell'accordo con l'aeroporto "Puerta del Sur".

Nel comparto Retail, i ricavi da Shops hanno registrato una crescita di 2.440 migliaia di Euro (+5,2%). A tale performance ha contribuito il miglioramento dell'offerta commerciale al Terminal 1, per effetto dell'ottimizzato posizionamento dei negozi e dell'apertura di nuovi punti vendita. I ricavi del segmento *Food & Beverage* sono cresciuti di 1.013 migliaia di Euro (+5,3%). In particolare, a Linate si registrano buone performance dell'insegna "Ferrari Spazio Bolicine" e dell'adiacente Panino Giusto. A Malpensa Terminal 1 si segnala l'ottimo andamento generale della ristorazione, rafforzato ulteriormente dalla riconversione di una superficie di circa 1.000 mq in zona imbarchi Schengen. I ricavi del comparto *Car Rental* hanno registrato una crescita di 1.618 migliaia di Euro rispetto al 2016 (+11,0%) dovuto principalmente alle buone performance degli operatori di Malpensa, grazie alla creazione

di nuovi posti auto e all'apertura di nuovi spazi all'interno della stazione ferroviaria del Terminal 2, che hanno consentito l'ingresso di nuovi operatori. I ricavi da Servizi bancari hanno registrato una crescita pari a 233 migliaia di Euro rispetto allo scorso anno (+2,5%), attribuibili principalmente al buon andamento delle attività di *Tax Refund* e cambiavalute. Complessivamente Linate e Malpensa consuntivano un incremento di ricavi per effetto delle attività commerciali dedicate al mercato sia B2B che B2C, nonostante l'impatto penalizzante del cantiere della Metropolitana linea 4 su Linate. Positivo anche l'andamento della gestione dei parcheggi presso l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio, trainata dall'incremento delle vendite on-line.

Costi operativi

I costi operativi del *business Commercial Aviation* passano da 403.303 migliaia di Euro del 2016 a 439.696 migliaia di Euro del 2017, con un incremento pari a 36.393 migliaia di Euro (+9,0%).

Al netto delle componenti di costo non ricorrenti pari a 23.912 nel 2017 e 5.459 migliaia di Euro nel 2016, i costi operativi aumentano di 17.940 migliaia di Euro pari al 4,5%.

Il Costo del lavoro, escludendo le componenti *non recurring* (nel 2017 pari a 23.716 migliaia di Euro e nel 2016 pari a 4.019 migliaia di Euro relativi agli incentivi alla mobilità del personale), risulta in crescita di 8.629 migliaia di Euro (+4,9%), per effetto del riconoscimento di un contributo premiale legato al raggiungimento di performance aziendali e dello stanziamento per quota parte del rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale

di Lavoro siglato nel 2014 e scaduto nel 2016.

I costi operativi e di materiali, al netto delle componenti non ricorrenti, si incrementano complessivamente di 9.311 migliaia di Euro. Tale variazione è stata determinata dalla riduzione dei costi di metano per effetto dei minori prezzi unitari rispetto all'esercizio precedente (-5.720 migliaia di Euro) e dal decremento dei costi della gestione pari a 1.756 migliaia di Euro (ed in particolare manutenzione e spese di rappresentanza), parzialmente compensati dai maggiori costi legati alle attività di *security* per +470 migliaia di Euro, ai prodotti chimici per il servizio di *de-icing* e gestione degli eventi nevosi per 1.103 migliaia di Euro e ai costi verso enti pubblici per 714 migliaia di Euro.

Maggiori sono stati inoltre, nel confronto con l'esercizio precedente i costi direttamente legati ai ricavi e al traffico pari a 14.500 migliaia di Euro.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, nell'esercizio 2017 l'EBITDA si attesta a 233.435 migliaia di Euro (226.076 migliaia di Euro nel 2016) e registra un incremento rispetto al precedente esercizio di 7.359 migliaia di Euro, pari al 3,3%.

Al netto delle componenti non ricorrenti, l'EBITDA del 2017 si attesta a 254.510 migliaia di Euro (231.535 migliaia di Euro nel 2016), in incremento rispetto al 2016 di 22.975 migliaia di Euro, pari al 9,9%.

Gli ammortamenti e gli accantonamenti netti al fondo di ripristino, al fondo rischi e oneri ed al fondo svalutazione crediti sono superiori all'esercizio precedente

per complessivi 30.432 migliaia di Euro, prevalentemente per effetto degli accantonamenti riferiti al credito pregresso (ante 2 maggio 2017) verso Alitalia SAI in Amministrazione Straordinaria, per un importo pari a 25.252 migliaia di Euro, credito per il quale, al momento non sussiste alcuna garanzia sull'incasso.

Al fine di adeguare gli attivi patrimoniali relativi ad Airport Handling è stata recepita una svalutazione per 3.476 migliaia di Euro.

Conseguentemente, l'EBIT del *business Commercial Aviation* risulta pari a 121.800 migliaia di Euro, in decrescita di 23.073 migliaia di Euro (-15,9%) rispetto all'esercizio precedente, pari a 144.873 migliaia di Euro.

Non considerando le componenti non ricorrenti, che a livello di EBIT nel 2017 includono, oltre alle partite sopra menzionate, anche 25.252 migliaia di Euro relativi agli accantonamenti perdite su crediti di Alitalia, l'EBIT del 2017 risulta essere di 171.605 migliaia di Euro in incre-

mento di 21.273 migliaia di Euro, pari al 14,2%, mentre nel 2016 era di 150.332 migliaia di Euro.

Altre informazioni

Investimenti/Sviluppi spazi Aviation

La richiesta di spazi operativi in aeroporto nel 2017 ha confermato l'andamento degli ultimi anni, in cui si è registrato un calo della richiesta di spazi regolamentati a uso ufficio, risultando in linea con il budget.

I principali elementi di sviluppo spazi dell'anno 2017 sono di seguito elencati:

- a luglio 2017 è stato consegnato a Lufthansa lo spazio in aerea imbarchi Schengen T1 di Malpensa per l'allestimento della nuova *lounge*, che sostituirà quella attualmente in uso;
- sono stati acquisiti nuovi spazi da Ernest per la predisposizione di uffici e biglietteria, e da Neos per la realizzazione di un nuovo *Crew Briefing Center*.

Sviluppo del comparto retail

Lo sviluppo del traffico retail ha beneficiato dell'incremento del traffico passeggeri. Dal punto di vista commerciale il 2017 è stato caratterizzato dalla progressiva trasformazione dei percorsi passeggeri e dell'offerta retail delle aree di imbarco Schengen del Terminal 1 di Malpensa, progetto che ha rappresentato il completamento della ristrutturazione avviata nel 2013.

Il profilo retail del Terminal 1 è stato infatti completamente ripensato per servire al meglio i diversi segmenti di domanda risultanti dalla compresenza nelle stesse aree di imbarco di passeggeri di vettori low cost e *legacy* di corto medio e lungo raggio, ad esempio incrementando l'offerta *food&beverage* rispetto agli *shop*, in analogia ai più recenti *trend* del *travel retail* e dei centri commerciali, per un'offerta sempre più varia e diversificata, moderna ed internazionale.

I lavori di riqualificazione hanno interessato l'area imbarchi Schengen la cui "Piazza" commerciale nella seconda parte dell'anno è stata completamente rinnovata sia negli arredi che nel percorso dei passeggeri. Nel corso del 2017 sono stati trasferiti ed hanno riaperto in nuove più ampie *location* alcuni negozi come Moleskine, Mandarina Duck, Venchi, Unieuro, Coccinelle mentre Boggi ha effettuato un *restyling* completo dello *shop*.

Il completamento del progetto di *restyling* ha consentito inoltre l'ingresso di nuovi *brand* come Blue Spirit/Morellato, Benetton, Bottega Verde, Nau Ottica, Daniel Wellington e, da ultimo, Carpisa Go.

Nell'area Imbarchi non Schengen si evidenzia l'accordo raggiunto a fine anno con Loro Piana, parte del Gruppo LVMH, che aprirà nei primi mesi del 2018, e l'apertura a novembre di un chiosco DoDo, *brand* del Gruppo



Kering. Inoltre si segnala il raddoppio della superficie del chiosco di orologi e gioielli a marchio Gucci, avvenuto nel mese di ottobre, con un'immagine rinnovata.

A Linate tra le nuove aperture sono da segnalare l'apertura di DoDo a febbraio e lo store Tumi/Samsonite a settembre, in area *air side*.

Self Service Bag Drop

Sono state presentate a tutte le compagnie operanti sugli scali tre diverse opzioni definite per l'adozione della tecnologia negli aeroporti di Linate e Malpensa, affinché possano esprimere le proprie preferenze in merito, in base alle quali SEA definirà un progetto per l'introduzione del *Self Service Bag Drop* quanto più in linea con le esigenze dei vettori.

Intermodalità

Sono in fase di analisi e sviluppo diverse iniziative di trasporto intermodale la cui finalità è l'allargamento della *catchment area* aeroportuale e il miglioramento dei servizi all'utenza. Tra queste le principali sono la collaborazione di diversi operatori aerei e non aerei, sia su gomma sia su rotaia e la distribuzione delle coincidenze su diversi canali di vendita. In questo ambito rientra la collaborazione con Busitalia, società del gruppo Ferrovie dello Stato, che da febbraio 2018 offre un nuovo servizio di collegamento con autobus sulle direttrici Liguria-Malpensa e Trieste - Malpensa -Torino.

Destination Management e Attività di Co-Marketing

Anche nel 2017 sono proseguite le collaborazioni con MIBACT, MISE, Federturismo, Assolombarda, Camera di Commercio, Comune di Milano e Regione Lombardia al fine di aumentare la visibilità internazionale degli aeroporti di Milano e del territorio. Le iniziative intraprese sono legate a progetti

Citi2City, candidatura eventi internazionali, Progettazione e invio della *Destination Newsletter* (B2C e B2B) per la promozione di Milano e Lombardia e organizzazione di eventi a Malpensa per la presentazione di nuove compagnie.

Accordi bilaterali

Nel mese di maggio si è svolto un negoziato con le autorità aeronautiche della Russia a seguito del quale è stato sottoscritto un nuovo accordo che prevede l'incremento delle frequenze sulle rotte per Mosca e sulle rotte transiberiane e l'aumento dei punti di destinazione.

Nel mese di giugno è stato rivisto l'accordo bilaterale con l'Australia che contempla oltre alla facoltà, precedentemente non prevista, di effettuare voli *all-cargo* anche una parziale liberalizzazione della capacità operabile con i voli in *codesharing* via Paesi terzi con le autorità aeronautiche russe che prevede l'incremento delle frequenze su rotte diverse da Mosca e l'aumento dei punti di destinazione.

Nel mese di dicembre sono stati sottoscritti dodici nuovi accordi bilaterali, alcuni con paesi con i quali non vi erano accordi aeronautici, altri relativi a incremento di frequenze e destinazioni.

General Aviation

Dati di traffico

Il traffico di Aviazione Generale in Europa ha fatto registrare nel 2017 una crescita del 3,9% rispetto all'anno precedente. Lo scalo di Milano Linate si conferma al sesto posto in Europa in termini di decolli medi giornalieri (29 movimenti in partenze), dopo gli scali di Parigi Le Bourget, Ginevra, Nizza, Londra Luton e Zurigo.



Il traffico di aviazione generale a Milano Linate nel 2017 registra un incremento dei movimenti del 2,7% rispetto all'anno precedente. La lieve flessione del primo semestre del 2017 (-1,0%), imputabile all'evento della finale di Champions League avvenuto nel maggio 2016, è stata compensata dall'andamento fortemente positivo del secondo semestre (+6,0%). La dimensione media degli aeromobili transitati sullo scalo è incrementata da 15 a 16 tonnellate, con una conseguente crescita del tonnellaggio pari al +2,8%.

I risultati del *business General Aviation* non sono comparabili in quanto in data 1° aprile 2016 è avvenuta la perdita del controllo dei *business handling* e dell'attività *refuelling* da parte del Gruppo, con il trasferimento in tale data del 60% delle azioni della Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices SpA) al Gruppo Signature; a seguito di tale operazione la società è stata deconsolidata integralmente a partire dal 1° aprile 2016. Al fine di una maggiore comprensione della dinamica in-

dustriale, i risultati sono commentati depurandoli dalle componenti di costo e ricavo delle attività oggetto di cessione e di eventuali componenti non *recurring*.

Ricavi

I ricavi del *business General Aviation* sono pari a 12.124 migliaia di Euro, in aumento di 374 migliaia di Euro (+3,2%) rispetto ai 11.750 migliaia di Euro del precedente esercizio.

A parità di perimetro di attività (escludendo quindi i ricavi 2016 della società Signature Flight Support Italy Srl - già Prime Aviation Services, uscita dal perimetro di consolidamento del Gruppo, e la quota parte del rimborso AGCM nel 2017 pari a 23 migliaia di Euro) i ricavi risultano in incremento di 1.626 migliaia di Euro (10.475 migliaia di Euro nel 2016 a 12.101 migliaia di Euro nel 2017).

Tale fenomeno è da attribuirsi principalmente ai maggiori ricavi commerciali, tra cui si segnalano la locazione del nuovo *hangar* a Linate e l'avvio dell'operatività del sistema parcheggi antistanti al terminal di Linate, nonché alle maggiori attività di *follow-me* e di traino aeromobili, che hanno più che compensato i minori ricavi da attività regolamentata derivanti dalla flessione del traffico.

Costi operativi

Nel 2017 i costi operativi si sono ridotti di 765 migliaia di Euro (-15,2%) mentre, al netto delle attività *non recurring*, risultano in incremento di 204 migliaia di Euro (+5,3%) rispetto al 2016.

Le componenti non ricorrenti nel 2017 sono da imputarsi ad incentivi legati alla mobilità per 186

migliaia di Euro, mentre nel 2016 erano ascrivibili all'attività della società Prime Aviation Services per 1.137 migliaia di Euro e per 18 migliaia di Euro a consulenze legali.

EBITDA ed EBIT

L'EBITDA è pari a 7.867 migliaia di Euro e risulta in crescita di 1.140 migliaia di Euro (+16,9%) rispetto all'esercizio precedente (+1.422 migliaia di Euro, +21,5% a parità di perimetro ed escludendo le poste *non recurring*).

L'EBIT risulta in crescita di 574 migliaia di Euro (+11,7%) per i fenomeni sopra descritti.

Al netto delle attività non ricorrenti e a pari perimetro, l'EBIT nel 2017 si attesta a 5.644 migliaia di Euro, con un incremento pari a 855 migliaia di Euro rispetto al 2016 (+17,9%), anno in cui raggiungeva il valore di 4.788 migliaia di Euro.

Energy

Dati quantitativi

Nel 2017 la produzione di energia elettrica ha registrato un incremento del 6,7% (22,6 milioni di kWh) rispetto all'esercizio 2016, attestandosi a 361,2 milioni di kWh. Tale incremento è stato determinato dalla maggiore produzione di energia elettrica di entrambe le centrali.

L'energia elettrica destinata agli usi propri del Gruppo, inclusi i servizi ausiliari, le perdite e gli sbilanciamenti è risultata pari a 204,9 milioni di kWh, mentre l'energia elettrica destinata a terzi è stata pari a 156,3 milioni di kWh.

L'energia elettrica destinata alla Borsa dell'energia ha registrato un incremento del 17% (+18,8 milioni di kWh) rispetto al 2016, attestandosi a 129,3 milioni di kWh mentre si sono ridotte le vendite con contratti bilaterali (-0,8 milioni di kWh).

Nel corso del 2017 la produzione di energia termica ha registrato un incremento del 10,5% rispetto al 2016 (+38,1 milioni di kWh) attestandosi a 402,5 milioni di kWh, di cui oltre il 73% destinata ai fabbisogni degli aeroporti di Linate e Malpensa.

Le vendite ai clienti terzi sono aumentate di oltre 10,1 milioni di kWh (+10,6% rispetto all'esercizio 2016) attestandosi a 105,5 milioni di kWh. Tale incremento di produzione è stato determinato dal consolidarsi delle forniture alle utenze civili limitrofe al sedime aeroportuale di Linate (dall'inizio del 2015, la centrale è stata infatti allacciata alla centrale denominata "Canavese" - situata nei pressi di Viale Forlanini e di proprietà A2A - in modo da poter fornire ulteriore calore alla città di Milano).

Ricavi

Nel corso del 2017, il *business Energy* ha registrato ricavi pari a 14.718 migliaia di Euro (15.892 migliaia di Euro nel 2016), in decremento di 1.174 migliaia di Euro (-7,4%).

Al netto delle componenti non ricorrenti (pari nel 2017 a 69 migliaia di Euro) i ricavi si riducono di 1.243 migliaia di Euro.

Tale riduzione è principalmente dovuta al venir meno dei ricavi per Certificati Verdi legati alla centrale di cogenerazione di Linate a seguito del termine del periodo di incentivazione, per 4.698 migliaia di Euro, parzialmente controbilanciata

ti dal buon andamento delle vendite di energia elettrica e termica per 5.941 migliaia di Euro.

Costi operativi

I costi operativi sono pari a 13.014 migliaia di Euro e risultano in riduzione rispetto all'esercizio precedente (14.293 migliaia di Euro nel 2016, -8,9%).

I costi non ricorrenti nel 2017 si attestano a -132 migliaia di Euro e fanno riferimento a incentivi per mobilità per 21 migliaia di Euro e allo storno oneri di sistema per 153 migliaia di Euro.

Nel 2016 i costi non ricorrenti si attestavano a 51 migliaia di Euro, riferiti a consulenze legali.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA registra un incremento rispetto all'esercizio precedente pari a 104 migliaia di Euro, passando da un valore di

1.600 migliaia di Euro nel 2016 a 1.704 migliaia di Euro nel 2017. L'EBITDA al netto delle componenti non ricorrenti si riduce di 147 migliaia di Euro.

L'EBIT risulta in miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 391 migliaia di Euro attestandosi ad un valore di 609 migliaia di Euro, per effetto di minori accantonamenti ai fondi rischi e oneri relativamente a contenziosi su certificati bianchi.

L'EBIT, escludendo i valori non ricorrenti, si attesta a 409 migliaia di Euro, in incremento rispetto al 2016 di 139 migliaia di Euro.

Certificati verdi

Nel 2017 la Società non ha maturato gli incentivi previsti per i "certificati verdi da teleriscaldamento" in quanto il periodo per il riconoscimento del beneficio è terminato nel 2016.

Con riferimento al contenzioso per i certificati verdi assegnati

dall'anno 2010 all'anno 2014 si segnala che i 17.106 certificati verdi richiesti dal Gestore dei Servizi Energetici (di cui 12.435 di competenza della Società e 4.671 di competenza A2A) sono stati compensati con i certificati verdi assegnati per l'anno 2015. SEA Energia, assistita dai propri legali, ha proposto ricorso entro i termini previsti.

L'incentivo per l'anno 2016 è stato assegnato e regolarmente incassato. Tale importo, come l'importo ricevuto per il 2015, non è da considerarsi definitivo in quanto il GSE (in continuità con gli accertamenti per il periodo 2010-2014) potrebbe richiedere la restituzione di una quota parte; di conseguenza è stato iscritto un fondo oneri futuri pari a 490 mila Euro, in quanto tali certificati sono già incassati alla data del bilancio.

Certificati bianchi

Il Gestore dei Servizi Energetici ha riconosciuto nel 2013 alla centrale di Malpensa la qualifica di CAR (Cogenerazione Alto Rendimento)





pertanto la centrale è esentata dall'obbligo di acquisto di certificati verdi.

La richiesta di certificazione CAR sarà espletata regolarmente anche per l'anno 2017 anche per la centrale di cogenerazione di Linate.

Nel mese di marzo 2017 è stato sottoscritto un addendum al contratto con A2A Calore e Servizi relativo alla somministrazione di calore della centrale di cogenerazione di Linate.

In base all'addendum, SEA Energia si è impegnata a certificare e mantenere, salvo cause di forza maggiore, per tutta la durata contrattuale (ossia fino al 30 settembre 2020) le proprie unità di cogenerazione come Cogenerazione Alto Rendimento (CAR). Inoltre, SEA Energia si è impegnata a garantire una quota di produzione di energia cogenerativa in base alle specifiche richieste di A2A Calore e Servizi, comunicate con programma annuale ma con la possibilità di rettifiche in corso d'anno in relazione all'esercizio complessivo di

tutto il sistema di teleriscaldamento di Milano Est.

Nel 2017 SEA Energia non ha maturato gli incentivi previsti per i "certificati bianchi" in quanto il periodo per il riconoscimento del beneficio è terminato nel 2016.

I certificati bianchi del 2016 sono stati richiesti e ad oggi sono stati assegnati 2.915 titoli per la sezione H2O (ciclo combinato 2); si è in attesa di ricevere i certificati bianchi anche per l'altra sezione (ciclo combinato 1).

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 la 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.

Per il 2017 la produzione complessiva di CO₂ della Società è stata pari a 192.190 ton, di cui 127.073 ton generate dalla centrale di Malpensa e 65.117 ton dall'impianto di Linate.

SEA Energia dispone al 31 dicembre 2017, sul suo conto proprietà, di 156.515 ton di CO₂. Si segnala, quindi, che per restituire al Ministero dell'Ambiente le 192.190 ton emesse, dovranno essere acquisite sul mercato 35.675 quote di CO₂.

Risk Management Framework

Il Gruppo SEA pone grande attenzione alla corretta gestione dei rischi correlati allo svolgimento della propria attività aziendale. A tal fine si è dotata di processi e procedure volti a monitorare e mitigare i rischi potenziali, ad assicurare la *safety* aeroportuale e la qualità dei servizi offerti, tutelare le attività tangibili e intangibili di interesse degli *stakeholder* e garantire nel lungo termine la creazione di valore.

A maggior supporto e integrazione dei sistemi in essere, nel 2016 il Gruppo SEA ha avviato un progetto di *Enterprise Risk Management* (ERM) finalizzato alla costruzione di un modello per l'identificazione, la classificazione, la misurazione, 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.

È stato quindi definito il *risk model* di SEA sulla base del quale annualmente si svolge un *assessment* che coinvolge il management aziendale e i *risk specialist* ossia coloro che presidiano, attraverso competenze e strumenti dedicati le aree di rischio rilevanti per SEA, garantendo la *compliance* alle normative e agli standard di riferimento applicabili.

Tale *risk assesment* è finalizzato all'identificazione e valutazione dei principali rischi aziendali, cui

segue la definizione di piani di mitigazione specifici ove ritenuto necessario. Il risultato di questa attività fornisce in primis al Consiglio di Amministrazione, al Comitato Controllo e Rischi, nonché al management aziendale, un'*overview* dei principali rischi cui è esposta SEA facilitandone la prevenzione, il monitoraggio e la definizione delle azioni da porre in essere rapidamente qualora gli eventi di rischio si realizzassero.

Il 21 settembre 2017, il Consiglio di Amministrazione ha approvato la Policy di Enterprise Risk Management che individua nella funzione ERM, a riporto del Chief Financial e Risk Officer, un secondo livello di controllo in materia di risk management, con l'obiettivo di supportare le strutture aziendali nell'identificazione e gestione dei rischi aziendali attraverso lo sviluppo di strumenti, framework e metodologie e garantendo al contempo un reporting periodico sull'evoluzione del profilo di rischio al management e ai vertici aziendali.

Il Management corporate e di linea sono gli *owner* primari dell'individuazione, valutazione e gestione dei rischi di propria competenza, supportati dai *Risk Specialist* e dalla funzione ERM. Il Top Management esamina periodicamente il profilo di rischio aziendale e indirizza la gestione dei principali rischi emersi, approvandone i piani di risposta proposti, in coerenza

con gli obiettivi strategici e la propensione al rischio aziendale definita dal CdA. La funzione Internal Audit, verifica in via indipendente l'efficacia ed effettiva operatività del sistema di gestione dei rischi.

Fattori di rischio del Gruppo SEA

I rischi cui è soggetto il Gruppo SEA sono raggruppabili in quattro macro categorie: rischi di contesto esterno, rischi operativi e di *business*, rischi finanziari, rischi legali e di *compliance*.

Rischi di contesto esterno

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

Di seguito si evidenziano i principali rischi strategici che possono comportare effetti particolarmente significativi *sulle performance* del Gruppo SEA.

Strategie delle compagnie aeree

Come per gli altri operatori aeroportuali, lo sviluppo futuro delle attività dipende in misura significativa dalle scelte strategiche delle compagnie aeree, correlate anche all'evoluzione della situazione economico-finanziaria mondiale. Negli ultimi anni vi è stato un signi-

ficativo mutamento della domanda generato dal rafforzamento della presenza dei vettori low cost con conseguente aumento della concorrenza fra gli scali.

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 su tali scali, potrebbe determinare una diminuzione del suddetto traffico, con conseguente effetto negativo sulle attività e sui risultati economici del Gruppo.

In questo contesto, la ristrutturazione/vendita di Alitalia potrebbe comportare una riduzione dei voli sugli scali su cui opera il Gruppo, sebbene SEA ritiene di poter far fronte a tale rischio in considerazione della probabile 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 di SEA e del settore aeroportuale

Le attività del Gruppo SEA, al pari di tutti i gestori aeroportuali italiani, sono soggette a un elevato livello di regolamentazione che incide, in particolare, sull'assegnazione degli *slot*, sul controllo del traffico aereo e sulla determinazione dei corrispettivi relativi ai servizi 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*). L'eventuale modifica del quadro regolamentare potrebbe incidere sui risultati del Gruppo.

Competizione

Le scelte strategiche di altri operatori, che rappresentano un'alternativa al trasporto aereo, se non coerentemente coordinate in una visione più ampia di connettività, possono rappresentare una minaccia allo sviluppo domestico del traffico sugli scali milanesi.

In particolare, lo sviluppo tecnologico di mezzi di trasporto veloci e alternativi su rotaia, ha permesso di ridurre i tempi di percorrenza da Milano per Roma e Napoli e ha reso più agevole raggiungere anche mete più lontane. L'aumento della frequenza dei treni ad alta velocità lungo queste tratte potrebbe comportare una riduzione del traffico aereo dall'aeroporto di Linate.

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.

Safety & security

Il verificarsi di incidenti comporta conseguenze negative sull'attività del Gruppo e può avere ricadute anche su passeggeri, residenti locali e dipendenti.

Al fine di monitorare, mitigare e individuare i piani di intervento in caso di emergenze il sistema di *Safety Management System* ha proseguito le proprie attività, consolidando e migliorando ulteriormente i risultati ottenuti negli anni precedenti. Si mantengono inalterati, nella loro consistenza e validità, i principi ispiratori della politica della *safety* aeroportuale di SEA:

- garantire la rispondenza progettuale, realizzativa e il 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*.

Ground Safety Report e Safety Key Performance Indicators

Come negli anni passati anche nel 2017 gli eventi di *safety* segnalati con i *Ground Safety Report* sono stati analizzati e classificati in base alle regole definite e condivise anche con gli altri operatori nelle periodiche riunioni dei *Safety Committee*.

Gli indicatori delle principali occorrenze, rientranti nella tassonomia indicata dalle linee guida per la classificazione degli eventi aeronautici, non hanno evidenziato particolari criticità sotto il profilo del mantenimento dei buoni livelli di *safety* aeronautica.

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).

Le procedure aziendali sono state predisposte al fine di gestire al meglio gli eventi suddetti. Sono inoltre state attivate azioni di trasferimento del rischio laddove possibile, attraverso piani assicurativi.

Affidabilità dei fornitori

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

Per ridurre al minimo l'esposizione a questo evento di rischio, l'Azienda sta implementando uno strutturato sistema di qualifica dei fornitori e monitoraggio delle *performance* degli stessi.

Risorse umane

Il raggiungimento degli obiettivi del Gruppo dipende dalle risorse interne e dalle relazioni instaurate con i propri dipendenti. Comportamenti non etici o inappropriati dei dipendenti possono avere conseguenze legali e finanziarie sulle attività aziendali. Il corpo procedurale implementato, anche in *compliance* con il modello 231 di cui il Gruppo si è dotato, il Codice Etico ora Codice di Condotta, la formazione e la sensibilizzazione interna relative a tali tematiche, unitamente ai piani di sviluppo dei talenti e alla cooperazione e dialogo continuo con le rappresentanze sindacali favoriscono un contesto aziendale che minimizza i rischi legati alla gestione delle risorse umane.

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, l'istituzione di una funzione dedicata alla sicurezza informatica all'interno della Direzione ICT, 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.

Rischio di credito

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

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

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

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

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

Per quanto riguarda i tempi di

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

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

Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mer-

cati di riferimento. Nel corso del 2017 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

a. Rischio tasso di interesse

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

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

L'esposizione a tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di *cash flow*). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa co-

pertura, il Gruppo SEA fa ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi, permettendo in tal modo di ridurre il rischio originato dalla volatilità dei tassi. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono contabilmente rappresentati mediante la metodologia *cash flow hedge*. Al 31 dicembre 2017 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 esclusivamente dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi. Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non faceva ricorso a indebitamento a breve termine).

b. Rischio tasso di cambio

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

c. Rischio prezzo delle commodity

Il Gruppo SEA è esposto alle variazioni dei prezzi, dei relativi cambi, e delle *commodity* energetiche (gas e marginalmente energia elettrica). A questo proposito va sottolineato che la produzione di energia elettrica del Gruppo è prevalentemente destinata ai fabbisogni interni (56,7% dell'e-



nergia venduta), mentre il calore prodotto è in parte destinato agli usi aeroportuali (73,8%) e in parte ceduto a terzi (26,2%). Il Gruppo si approvvigiona prevalentemente di gas al fine di alimentare le due centrali di cogenerazione per la produzione di energia elettrica, calore e teraframmento. Il Gruppo SEA, limitatamente alla sola SEA Energia, è esposto alle variazioni dei prezzi e dei relativi cambi delle *commodity* energetiche trattate, ovvero gas. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity* energetiche, che risentono principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Nel Gruppo SEA, tali fluttuazioni vengono assorbite attraverso formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing* adottate nei contratti di vendita. Si segnala che, nel corso del 2017, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, pur non escludendo di poterne effettuare nei periodi futuri.

Rischio di liquidità

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

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

- monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici;
- mantiene disponibilità liquide

adeguate in conti correnti di tesoreria;

- ha ottenuto delle linee di credito *committed* (*revolving* e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo nei successivi 12 mesi derivante dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto;
- monitora le condizioni prospettive di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

Per informazioni addizionali si veda paragrafo 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.

Una parte significativa dei ricavi del Gruppo SEA deriva dalle attività svolte sulla base della convenzione stipulata tra la Società per Azioni Esercizi Aeroportuali SEA ed ENAC, avente durata sino al 4 maggio 2041. La Convenzione prevede una serie di obblighi concernenti la gestione e lo sviluppo del sistema aeroportuale di Milano, nonché ipotesi di recesso anticipato in caso di gravi inadempimenti da parte di SEA e ipotesi di risoluzione in caso di ritardo per più di dodici mesi nel pagamento del corrispettivo dovuto da SEA o in caso di dichiarazione di fallimento di SEA. La conformità di processi e procedure agli standard nazionali e internazionali consente di ritenere remoto il rischio di non *compliance* alle regole concessorie.

In tale ambito si segnala l'ottenimento della certificazione europea per l'adeguamento al Regolamento UE 139/2014 che stabilisce i requisiti tecnici e procedure amministrative per gli scali comunitari.

Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling

(a) Procedimento relativo alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012

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.

Come più ampiamente descritto nella Relazione Finanziaria Annuale 2016, SEA, nel contesto di un formale progetto di 'esecuzione alternativa' della decisione, impegna ogni riserva e contestazione in merito alla ritenuta illegittimità della decisione, ha posto in essere - nel quadro delle interlocuzioni tra autorità italiane e Commissione Europea - una serie di azioni tra le quali (i) la liquidazione e definitiva uscita dal mercato di SEA Handling, (ii) la costituzione di Airport Handling al fine di continuare a offrire i servizi di assistenza a terra nel contesto di piena concorrenza con le altre società di *handling* e in regime di assoluta discontinuità economica con SEA Handling, (iii) l'assegnazione dell'intera partecipazione nel capitale di Airport Handling in un trust denominato "Milan Airport Handling Trust", al fine di escludere qualsiasi forma di controllo di SEA su Airport

Handling e continuità tra SEA Handling e la stessa Airport Handling, (iv) cessione del 30% delle azioni di Airport Handling ad un operatore terzo con l'opzione, a determinate condizioni, di poter acquistare un ulteriore 40% delle azioni.

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.

Tuttavia, conclusasi medio tempore la liquidazione di SEA Handling avendo questa ceduto ogni bene residuo e definito ogni posizione attiva e passiva, a seguito dell'approvazione del bilancio finale di liquidazione da parte dell'assemblea dei soci, in data 10 luglio 2017, la società ha fatto istanza per la cancellazione dal Registro delle Imprese.

In ragione delle modificate situazioni di fatto e diritto relative a SEA Handling, il Tribunale della 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 attualmente pendente contro la decisione della Commissione è quello proposto dal

Comune di Milano. L'udienza di discussione si è tenuta il 28 febbraio 2018. Una decisione è attesa nel corso del corrente esercizio.

(b) Procedimento relativo all'avvio della istruttoria della Commissione Europea del 9 luglio 2014

Il 9 luglio 2014 la Commissione Europea ha deciso di avviare - nell'ambito dei poteri ad essa conferiti in materia di aiuti di Stato - una formale istruttoria, onde poter meglio approfondire alcuni aspetti relativi alla relazione di discontinuità economica tra SEA Handling e Airport Handling e alla possibile sussistenza di (ulteriori) presunti aiuti di Stato nella capitalizzazione, da parte di SEA, della nuova società.

Con decisione del 5 luglio 2016, trasmessa a SEA dal Ministero dei Trasporti in data 19 luglio 2016, la Commissione Europea ha concluso il procedimento di indagine avviato in relazione alla costituzione e capitalizzazione della società Airport Handling SpA rilevando: (i) l'assenza di continuità economica tra SEA Handling SpA ed Airport Handling SpA, (ii) l'assenza di trasferimento dell'obbligo di restituzione dell'aiuto di Stato incompatibile ad Airport Handling SpA nonché (iii) l'insussistenza di aiuti di Stato nella costituzione e capitalizzazione della suddetta società.

La decisione è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee in data 1 dicembre 2017.

In assenza di impugnative nei termini previsti dal diritto comunitario, la decisione della Commissione è passata in giudicato, divenendo definitiva.

Medio tempore, si è peraltro perfezionato il processo di dismissione del controllo di Airport Handling da parte di SEA:

- nel dicembre 2014, SEA congiuntamente con il Trustee del Milan Airport Handling Trust ha conferito il mandato a un advisor finanziario indipendente al fine di identificare potenziali investitori interessati all'acquisizione di una quota di partecipazione in Airport Handling;
- nel settembre 2015 il Trustee ha sottoscritto con dnata, primaria società internazionale del Gruppo Emirates attiva nel settore dell'*handling* aeroportuale, un accordo vincolante per la cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, e di analoga percentuale degli SFP detenuti da SEA in Airport Handling, con attribuzione a dnata, al *closing*, della maggioranza dei membri del consiglio di amministrazione e pertanto della *Governance* di Airport Handling;
- l'accordo prevede anche un'opzione a favore di dnata per l'acquisto, al verificarsi di determinate condizioni, di un ulteriore 40% di azioni (*call option*) e di una quota corrispondente di SFP. La positiva decisione della Commissione Europea rispetto all'indagine del luglio 2014 ha reso non più esercitabile da parte di dnata una *put option* prevista in caso di decisione sfavorevole;
- il *closing* dell'operazione è avvenuto il 23 marzo 2016, dopo la decisione dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che non ha ravvisato nell'operazione in esame, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della Legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sul mercato, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza. A seguito di ciò si è provveduto a riclassificare come "corrente" la quota delle altre attività finanziarie in capo a SEA oggetto di prospettata cessione;
- l'investimento di dnata in Airport Handling ha portato a una



valorizzazione della società di 25 milioni di Euro, importo che confermava, sino alla precedente relazione semestrale, gli attivi patrimoniali iscritti in Bilancio. La transazione, a fronte della cessione del primo 30%, ha comportato il pagamento di 7,5 milioni di Euro da parte di dnata, somma vincolata a garanzia di dnata per un prefissato periodo di tempo, e prevedeva l'ulteriore pagamento di 10 milioni di Euro per l'acquisizione della quota addizionale del 40% (importi da suddividere proporzionalmente tra azioni e SFP rispettivamente detenuti dal Trustee e SEA).

Gli amministratori, sulla base delle attuali previsioni riguardanti le trattative in corso per la cessione dell'ulteriore quota detenuta in Airport Handling per tramite del Trust, hanno ritenuto opportuno ridurre il valore degli attivi patrimoniali iscritti in bilancio per 3.476 migliaia di Euro. Inoltre, stimando che tali trattative si concluderanno entro il 2018, si è provveduto a riclassificare da "non corrente" a "corrente" la quota del 40% delle altre attività finanziarie, oggetto di trattativa.

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

Con Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio

2017 è stata dichiarata l'apertura della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia SAI SpA, ai sensi dell'art. 2, comma 2, del Decreto-Legge n. 347/2003 ("Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017" o "Procedura Alitalia").

Stato della Procedura

Domande di insinuazione al passivo - disciplina generale

Le domande di insinuazione allo stato passivo ex art. 93 Legge Fallimentare della Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017 devono essere presentate da tutti i creditori di Alitalia: lavoratori, fornitori e chiunque vanta un credito nei confronti di Alitalia, maturato antecedentemente alla data del 2 maggio 2017.

Le domande di insinuazione allo stato passivo della Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017 devono contenere i requisiti di cui all'art. 93 della Legge Fallimentare e devono riguardare tutti i crediti "concorsuali" maturati prima della data del 2 maggio 2017.

I creditori muniti di privilegio devono indicare nella domanda il tipo di privilegio, la norma di riferimento ed eventuali beni sui quali il privilegio deve essere esercitato. Il riconoscimento del privilegio comporta una preferenza nella percentuale e nell'ordine dei pagamenti dei crediti ammessi allo stato passivo.

In caso di mancata indicazione e riconoscimento del privilegio, il credito viene ammesso al passivo in chirografo, quindi verrà soddisfatto in misura proporzionale al credito ammesso e sulla base dell'attivo residuo.

I crediti maturati successivamente alla data del 2 maggio 2017 sono pagati in prededuzione dalla Procedura di Amministrazione Straordinaria 2017.

Solo in caso di mancata ammissione del credito o contestazione sulla quantificazione o sul riconoscimento del privilegio da parte della Procedura si dovrà presentare ricorso ex art. 111 bis Legge Fallimentare.

Giudizi in corso

Tutti i giudizi in corso alla data di apertura della Procedura in cui Alitalia sia Parte verranno dichiarati interrotti ai sensi dell'art. 43 della Legge Fallimentare e, pertanto, potranno essere riassunti entro 90 giorni dalla data del 2 maggio 2017.

Contratti in corso

Tutti i contratti ineseguiti o non interamente eseguiti da entrambe le parti al momento dell'apertura della Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017 proseguono, ma i commissari straordinari ("Commissari") possono sciogliersi dai contratti non ritenuti necessari.

Fino a quando la facoltà di scioglimento non è esercitata, il contratto in corso continua ad avere esecuzione.

Solo dopo che è stata autorizzata l'esecuzione del programma della Procedura Alitalia, il contraente può intimare per iscritto ai Commissari di far conoscere le proprie determinazioni in merito al contratto nel termine di trenta giorni dalla ricezione dell'intimazione; decorso infruttuosamente il termine, il contratto si intende sciolto.

Nel caso di scioglimento o di subentro dei Commissari nei contratti in corso alla data di apertura della Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017 (2 maggio 2017), i diritti dell'altro contraente sono regolati dalle disposizioni della sezione IV del capo III del titolo II della Legge Fallimentare.

Il Gruppo SEA vanta crediti sorti antecedentemente alla data del 2 maggio 2017 ("Crediti Progressi") per: *i*) diritti di approdo, partenza, sosta e ricovero aeromobili; *ii*)

tasse imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea; *iii*) diritti passeggeri; *iv*) corrispettivi per servizi e controllo di sicurezza; *v*) addizionali e diritti; *vi*) corrispettivi spazi e parcheggi; *vii*) corrispettivi vari.

Con particolare riferimento ai Crediti Progressi,

- a.** in caso di subentro (che deve essere espressamente dichiarato) da parte dei Commissari, la Società, anche sulla base di pareri legali che SEA ha acquisito, ritiene che debbano essere integralmente pagati ai sensi di quanto dispone l'art. 74 della Legge Fallimentare equiparandoli pertanto ai Crediti Correnti;
- b.** in caso di mancato subentro da parte dei Commissari seguiranno le regole del concorso, nell'ambito del quale SEA potrà invocare il riconoscimento del privilegio mobiliare speciale di cui all'art. 1023 Cod. Nav. con riferimento ai crediti privilegiati.

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, di cui:

- Euro 6.294.881,49 oltre agli interessi maturati e maturandi fino alla vendita degli aeromobili (comprese le relative pertinenze e parti separabili ex art. 1023 Cod. Nav.) in via privilegiata ex art. 1023 Cod. Nav.;
- Euro 25.133.700,27 (di cui Euro 2.527,77 per interessi maturati fino al 2 maggio 2017) in via chirografaria, formulando esplicita istanza di ammissione in prededuzione per l'importo di Euro 1.562.565,78 (di cui Euro 1.131,68 per interessi maturati fino al 2 maggio 2017), per il caso in cui i Commissari Straordinari dichiarino di volere subentrare nei Contratti di Servizi;
- Euro 9.622.397,82, in prededuzione per forniture di servizi e attività in favore della Procedura di A.S. (tra il 2 maggio e il 31 ottobre 2017).

Successivamente all'insinuazione al passivo, SEA SpA ha ricevuto pa-



gamenti da Alitalia in Amministrazione Straordinaria per un totale di 4.592.611,44 Euro relativi ai crediti post 2 maggio in prededuzione (in origine pari a 9.622.397,82 Euro). Alla data del 16 marzo 2018, pertanto, il credito insinuato in prededuzione risulta pari 5.029.786,38 Euro, di cui 4.592.529 Euro per addizionali diritti e 437.257,38 Euro per fatture varie.

Con comunicazione via pec 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 (a partire da quella già fissata del 21 febbraio 2018) nelle quali procedere alla verifica delle insinuazioni.

Posto che i Commissari hanno dichiarato di voler affrontare per prime le domande dei lavoratori, la domanda di SEA, rubricata al n. 06275, potrebbe essere dunque compresa nel previsto "quarto progetto parziale di stato passivo", da depositarsi entro il 22 ottobre 2018.

Al contempo però, i Commissari hanno reso noto di volersi comunque riservare di valutare se frazionare ulteriormente il progetto di stato passivo "per consentire di esaminare più efficientemente classi omogenee di creditori (e.g.: passeggeri ed aeroporti, fornitori, enti, banche)". Ne deriva che la domanda di SEA potrebbe essere ancora posposta ad altra data successiva al 22 ottobre 2018.

Si precisa inoltre che i crediti sorti successivamente alla data del 2 maggio 2017 e fino al 30 giugno 2017 sono stati ad oggi interamente liquidati, fatto salvo l'importo di 513.362 Euro, in relazione al quale è in corso di svolgimento

una analisi tra le parti e l'importo di 1.804.346 Euro per addizionali non pagate.

In merito alla valutazione dei crediti è, tuttavia, da considerare che - allo stato - non si registrano inadempimenti o mancati pagamenti da parte di Alitalia in relazione ai Crediti Correnti, che risultano prededucibili e assistiti da privilegio, e, alla luce del comportamento complessivo e delle dichiarazioni svolte dai Commissari, non sussistono elementi che possano fare ritenere che gli stessi non dichiareranno, una volta approvato il programma dei Commissari, di subentrare nei contratti in corso con SEA, decisione dalla quale dipende il trattamento dei Crediti Pregressi, una consistente parte dei quali - si ricorda - è assistita da privilegio speciale.

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

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

SEA ha appostato nel fondo svalutazione crediti 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.

Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2017

Aggiornamento sul contenzioso per presunto abuso nella procedura di acquisizione di ATA

L'AGCM in data 20 dicembre 2013 ha avviato il Procedimento a seguito della denuncia di Cedacor Sociedad Anonima ("CEDICOR"), contestando a SEA di aver abusato della propria posizione dominante in violazione dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea ("TFUE") nell'ambito della procedura di gara indetta per la dismissione di ATA Ali Trasporti Aerei SpA (oggi SEA Prime SpA).

In data 2 aprile 2015, chiudendo il Procedimento, AGCM ha confermato l'accusa mossa a SEA, irrogandole una sanzione pecuniaria dell'importo pari 3.365.000 Euro. Pur procedendo al pagamento della sanzione, avverso il Provvedimento SEA ha depositato il ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale ("TAR"). Nel suddetto ricorso si impugnano la legittimità e il merito del Provvedimento.

Con sentenza n. 1188 del 23 gennaio 2017, il Tar Lazio ha accolto parzialmente il ricorso di SEA, annullando il Provvedimento nella parte che irroga la sanzione e demandando all'Autorità di procedere alla rideterminazione della stessa sulla base dei nuovi parametri indicati dal giudice amministrativo. Con provvedimento del 27 aprile 2017, l'Autorità ha rideterminato la sanzione, fissando il

nuovo importo globale della stessa in 936.320 Euro.

SEA, che in data 8 luglio 2015, in pendenza del procedimento dinanzi al Tar Lazio, ha effettuato il pagamento integrale della sanzione, oltre a 2.535,27 Euro per interessi di mora ha, quindi, chiesto all'Autorità, in data 9 maggio 2017, la restituzione di quanto indebitamente versato pari a 2.428.680 Euro, oltre al rimborso della porzione di interessi che - essendo stati calcolati su di una base capitale rideterminata dal Tar Lazio - risultano oggi essere stati comunque versati in eccesso. SEA ha altresì chiesto la corresponsione degli interessi legali, maturati sull'importo versato. In data 30 maggio 2017, l'Autorità ha dato conferma dell'avvenuta rideterminazione della sanzione in 936.320 Euro e dell'avvenuta comunicazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze, del nulla osta alla restituzione della somma complessiva di 2.430.343 Euro (di cui 2.428.680 Euro a titolo di sanzione e 1.663 Euro a titolo di interessi di mora). Si è ora in attesa di ricevere l'incasso delle maggiori somme versate.

Contenzioso avviato da ATA Handling

Nel mese di maggio 2015, da parte di ATA Handling in liquidazione e sottoposta a procedura di concordato preventivo, è stato notificato

un atto di citazione a SEA SpA e al Comune di Milano, in cui ATA Handling, rifacendosi alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling, chiede il risarcimento del danno da essa stessa subito a causa dei suddetti aiuti di Stato, erogati sotto forma di aumenti di capitale, che avrebbero gravemente pregiudicato l'attività di ATA Handling: potendo, infatti, SEA Handling contare su sistematiche coperture delle perdite, ha applicato sul mercato tariffe nettamente più basse di quelle che avrebbe potuto applicare in assenza degli aiuti. Ciò da un lato avrebbe costretto ATA Handling ad applicare anch'essa tariffe più basse di quelle che avrebbe potuto applicare in un mercato non distorto, dall'altra parte avrebbe impedito ad ATA Handling l'acquisizione di una quota di mercato maggiore. Tale situazione avrebbe impedito ad ATA Handling di operare sul mercato in condizioni di equilibrio, determinandone la liquidazione. Nel mese di settembre 2013 e, una seconda volta, nel mese di luglio 2014, ATA Handling aveva richiesto il risarcimento dei danni a causa degli asseriti aiuti di Stato, ma entrambe le richieste sono rimaste prive di riscontro, pertanto ATA Handling ha notificato l'atto di citazione, quantificando i danni, tramite un'analisi differenziale dei due scenari (SEA Handling con aumenti di capitale e SEA Handling senza aumenti di capitale), in 93,1

milioni di Euro. Da parte di SEA è già stata prodotta la documentazione atta a scardinare la tesi del prezzo predatorio, inoltre, avendo le convenute presentato eccezione di difetto di giurisdizione, ATA Handling ha introdotto avanti alla Corte di Cassazione il regolamento di Giurisdizione, al fine di accertare se la giurisdizione sulla causa risarcitoria sia di competenza del Giudice civile o del Giudice amministrativo. La Corte di Cassazione ha confermato la giurisdizione del Giudice ordinario cui la causa è stata rimessa per la prosecuzione sul merito.

A seguito della conferma della Giurisdizione del Giudice ordinario, ATA Handling ha provveduto alla riassunzione del giudizio davanti al Giudice, che ha rinviato la causa ad aprile 2018, non disponendo ancora della decisione del Tribunale dell'Unione Europea.

Coerentemente con l'impostazione adottata nelle precedenti chiusure in merito alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012, anche per il contenzioso avviato da ATA Handling, derivando direttamente dalla decisione sopra citata e facendo a questa esplicito riferimento, non viene effettuato nessun appostamento di fondi per rischi e oneri nel bilancio di SEA.

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 confronti di Delta Group S.A., società uruguayana di cui egli stesso era

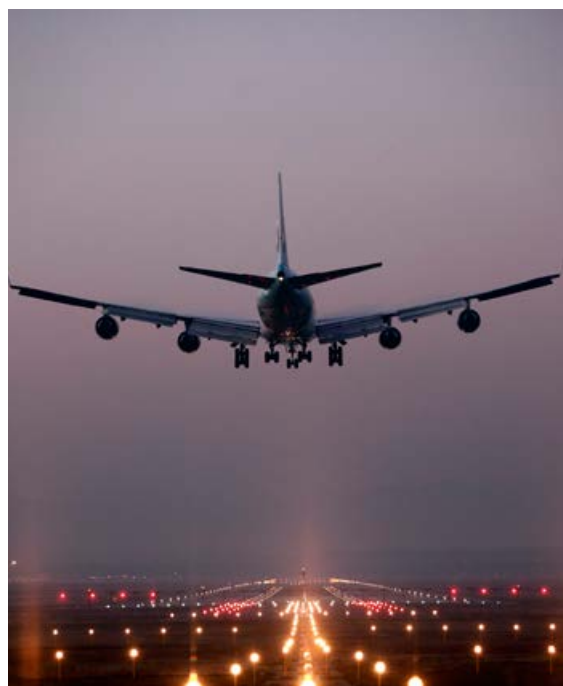
legale rappresentante e che ha supportato SEA nella fase di gara per la concessione degli aeroporti argentini.

Il signor 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. Attualmente la causa è sospesa presso il Tribunale commerciale



in attesa che gli eredi di una terza parte, chiamata dal Tribunale in quanto assegnataria di parte dei diritti di Delta Group, compaiano in giudizio.

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

Sentenza 3553/2015 emessa dalla Corte d'Appello di Milano

La Sentenza della Corte d'Appello di Milano, pubblicata in settembre 2015, è relativa al contenzioso in essere con Agenzia delle Dogane per il mancato pagamento degli importi per l'utilizzo degli spazi messi a disposizione da SEA. Questa decisione conferma le motivazioni della Sentenza di 1° grado, in cui l'Agenzia delle Dogane era stata condannata a riconoscere a SEA l'importo di 5.591 migliaia di Euro. L'Agenzia delle Dogane a dicembre 2016 ha impugnato dinanzi alla Suprema Corte di Cassazione la predetta sentenza, contestando

la spettanza di quanto stabilito dal giudice di appello. Non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, nessun provento è stato iscritto nel presente Bilancio di Esercizio.

Contenzioso civile SEA/ENAV

1. 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.

2. È 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.

Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco

La legge 27/12/2006 n. 296 (Legge Finanziaria 2007) art. 1, comma 1328, ha istituito il Fondo antincendi alimentato dalle società aeroportuali in proporzione al traffico generato nella misura di 30 milioni di Euro annui, al fine di ridurre il costo, a carico dello Stato, del servizio antincendi prestato dal Corpo Nazionale dei Vigili del

Fuoco negli aeroporti. Tuttavia a seguito dell'entrata in vigore delle disposizioni del comma 3 bis di cui all'art. 4 del D.L. n. 185 del 29-11-2008, introdotto con la Legge di Conversione del 28/1/2009 n. 2, le risorse del fondo sono state destinate anche a finalità del tutto estranee a quelle inizialmente previste dalla Finanziaria 2007.

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

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

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

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

L'articolato riqualifica il contributo da versare al Fondo, come corrispettivo per il servizio reso dai



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

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

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.

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-friigorifera utilizzata per alcuni servizi interni non possa essere incentivata; di conseguenza è stato iscritto un fondo oneri futuri pari a 500 migliaia di Euro, in quanto tali certificati risultano interamente incassati alla data di chiusura dell'esercizio 2017.

Aggiornamento sulla sentenza 7241/2015 del Tribunale civile di Milano

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

SEA in data 9 giugno 2017 ha provveduto al deposito in Corte di Cassazione degli atti: Controricorso e ricorso incidentale notificato.

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. Si è in attesa di ricevere la data per la fissazione dell'Udienza. In data 8 agosto 2017, l'Agenzia delle Entrate ha notificato ulteriori quattro Avvisi di Accertamento per le successive annualità dal 2012 al 2015, avverso i quali la Società ribadendo l'infondatezza della pretesa tributaria sottostante, ha proposto autonomi ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale di Milano di cui si è in attesa della fissazione dell'udienza.

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 vertenti la restituzione di somme come definite dalle Sentenze emesse dal Tribunale Civile di Milano, la Società ha contestato all'Agenzia



delle Entrate l'erronea applicazione della determinazione 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 provveduto a costituirsi in giudizio. Si è in attesa della fissazione dell'udienza sia per il suddetto giudizio di secondo grado sia per quelli di primo grado concernenti gli ulteriori avvisi impugnati dalla Società.

Agenzia delle Entrate - avviso di accertamento IRES

Nel mese di dicembre 2016, come noto, SEA ha ricevuto la notifica di un Avviso di accertamento in materia IRES relativo al periodo d'imposta 2011, vertente sulla presunta non corretta applicazione del regime fiscale PEX con specifico riferimento alla plusvalenza derivante dalla cessione della partecipazione in Aeropuertos Argentina 2000.

Avverso tale provvedimento, nel corso del 2017 la Società ha presentato apposita Istanza di revisione in Autotutela e, nelle more della definizione della stessa al solo fine di non fare decorrere i termini

per una risoluzione bonaria della questione in via pre-contenziosa, Istanza di Accertamento con Adesione non ritenendo del tutto fondate le motivazioni addotte in atto da parte dell'Agenzia delle Entrate. A maggio 2017 si è chiuso l'accertamento con adesione con esito favorevole alla Società che si è vista ridurre sensibilmente l'originaria pretesa impositiva grazie al riconoscimento della fondatezza della propria tesi difensiva pur in un contesto di incertezza normativa e di prassi.

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

Altre informazioni

Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario

La dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ("DNF consolidata") di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali - SEA SpA, predisposta ai sensi del D.Lgs. 254/16, costituisce una relazione distinta (CSR Report) rispetto alla presente relazione sulla gestione, come previsto dall'art. 5 comma 3, lettera b) del D.Lgs. 254/16, ed è disponibile sul sito www.seamila-no.eu nella sezione "Sostenibilità".

Customer Care

Il Gruppo SEA, da sempre attento per mandato e strategia all'opinione dei propri utenti - passeggeri, accompagnatori, visitatori e dipendenti - ha continuato nel corso del 2017 a perseguire una politica di monitoraggio e miglioramento del livello qualitativo dei servizi offerti alle diverse tipologie di soggetti che interagiscono con il Gruppo stesso. Il miglioramento della *Passenger Experience* sta assumendo in tutta l'industria aeroportuale una sempre maggiore rilevanza, in quanto la Qualità Percepita, che ne è il principale indice di misurazione, è riconosciuta come leva essenziale per sostenere i livelli di redditività del *business*.

Il Gruppo SEA ha pertanto perseguito, traguandandosi alle *best practice* europee, un approccio

mirato a individuare e intervenire sugli aspetti più sensibili in relazione alle attese dei passeggeri, introduce nuovi servizi che valorizzano l'esperienza del passeggero negli aeroporti gestiti dal Gruppo stesso.

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

I dati di puntualità 2017 raccolti tra i membri del gruppo di lavoro ACI Europe- EAPN (*European Airport Punctuality Network*) evidenziano un lieve peggioramento rispetto al 2016 sia in partenza sia in arrivo. La puntualità dei voli in partenza si attesta su un valore medio a novembre pari al 75,7% a fronte del 77,9% registrato lo scorso anno con sensibili oscillazioni mensili che vanno dall'83% del mese di marzo e novembre al 66% del mese di luglio. La puntualità dei voli in arrivo registra un valore medio pari al 78,6% in lieve diminuzione con quanto registrato lo scorso anno (80,6%) con oscillazioni mensili simili a quelle dei voli in partenza.

Il primo trimestre dell'anno ha registrato i valori di puntualità superiori dell'anno per ogni categoria di aeroporto, mentre il terzo trimestre caratterizzato da un generale aumento del traffico estivo ha riportato, invece, i valori di puntualità inferiori dell'anno sia in arrivo che in partenza, evidenziando problemi di capacità aeroportuale o difficoltà da parte dei controllori del

traffico aereo europeo, nella gestione della capacità del sistema.

A livello medio europeo aumentano i ritardi in partenza rispetto a quelli in arrivo (recupero negativo della puntualità) tranne a Malpensa, Londra Heathrow e Londra Gatwick.

La tratta europea con i ritardi maggiori nel primo trimestre (minuti medi di ritardo per volo in partenza) è Amsterdam - Londra Heathrow, sulla quale hanno influito maggiormente le condizioni meteo invernali; la tratta europea con i ritardi maggiori nel secondo trimestre (minuti medi di ritardo per volo in partenza) è Palma di Maiorca - Colonia, per problemi interni delle compagnie aeree; la tratta europea con i ritardi maggiori nel terzo trimestre (minuti medi di ritardo per volo in partenza) è Londra Gatwick - Barcellona a cui segue Palma di Maiorca - Colonia a seguito dell'intenso traffico che si è generato sulla Spagna.

Linate, con circa l'86%⁷ di voli partiti puntuali, detiene il primato di puntualità in partenza tra tutti gli scali compresi in questa classifica e si lascia alle spalle gli aeroporti italiani comparabili di Bologna e di Napoli.

Malpensa, i cui valori di puntualità in partenza si consolidano

⁷ Fonte EAPN.

intorno all'80,3%⁸, è superiore ai valori della media europea ed è il migliore degli aeroporti europei del suo gruppo (15-25 mil. pax) di dimensioni analoghe (tra cui Vienna e Atene). Risulta anche di gran lunga migliore dei principali aeroporti hub di dimensioni comunque superiori, quali Roma Fiumicino, Monaco e Francoforte.

Di seguito, alcuni dati di dettaglio, relativi ai soli voli di linea passeggeri, per l'analisi delle performance dei due aeroporti:

Malpensa

- A Malpensa la **puntualità in partenza dei voli**, per il 2017, segna un consuntivo dell'82%⁹, con un recupero di puntualità (differenza tra puntualità in arrivo e puntualità in partenza) di 3,1 punti. Anche l'analisi per terminal mostra un andamento analogo: il Terminal 1 chiude il periodo con una puntualità in partenza dell'81,8% (+ 2,9 punti di recupero) e il Terminal 2 fa segnare un progressivo dell'82,6% (+ 3,6 punti di recupero).
- La performance relativa ai **tempi di riconsegna bagagli** si attesta, anche per quest'anno, su valori ben superiori a quanto dichiarato nella Carta dei Servizi, che prevede il 90% dei casi: al Terminal 1 la riconsegna del primo bagaglio entro 22'50" è stata assicurata per il 95,2% dei voli, mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 35'50" è stata rispettata per il 94,5%; al Terminal 2 la riconsegna del primo bagaglio entro 26 minuti è stata assicurata per il 97,6% dei voli mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 37 minuti è stata rispettata nel 99,2% dei casi.
- In riferimento al **numero dei bagagli disguidati**, si è registrato per il Terminal 1 il valore di 2,19 bagagli disguidati ogni 1.000 passeggeri partiti (2,29

nel 2016) e nel Terminal 2 il valore di 0,33 bagagli disguidati ogni 1000 passeggeri partiti (0,48 nel 2016).

- I **tempi di attesa in coda ai filtri del controllo radiogeno del bagaglio a mano** sono ampiamente all'interno dei valori richiesti dal Contratto di Programma: 7'32" il valore, ponderato tra i due terminal, consuntivato nel 2017, a fronte di uno standard richiesto di 7'50". I valori di dettaglio dei due terminal sono i seguenti:
 - Terminal 1: 8'19" vs 7'00"
 - Terminal 2: 6'05" vs 8'00"

Linate

- L'aeroporto di Linate chiude il 2017 con **valori di puntualità dei voli di linea passeggeri** pari a 86,8%¹⁰, a fronte di una puntualità in arrivo di 87%.
- La **riconsegna del primo bagaglio** entro 17 minuti e dell'ultimo bagaglio entro 24 minuti è stata rispettata nel 93,9% dei

voli e nel 95,4% dei voli nel secondo caso. L'incidenza dei bagagli riconsegnati dopo 45 minuti è stata pari allo 0,2%.

- Le **rilevazioni sui bagagli disguidati indica 1,8 bagagli disguidati** ogni 1.000 passeggeri partiti nel 2017 (1,7 bagagli nel 2016).

La soddisfazione del passeggero: valutazione della Qualità percepita

La qualità percepita dai passeggeri, *Customer Satisfaction* dei servizi resi negli scali gestiti da SEA viene rilevata tramite interviste CAPI da un primario Istituto di Ricerche di Mercato. SEA utilizza un indice¹¹ di soddisfazione complessiva utilizzato a livello internazionale, il CSI (modello ACSI - *American Customer Satisfaction Index*), un parametro di riferimento a livello di settore industriale e di singola azienda. L'indice di *Customer Satisfaction* CSI dei nostri aeroporti è di seguito rappresentato:

CSI	2017	2016
Malpensa Terminal 1	75	75
Malpensa Terminal 2	72	72
Linate	68	70

I risultati sono stabili rispetto al 2016 sui terminal di Malpensa, ma può essere considerato positivo se si prende in considerazione il forte aumento di traffico sull'aeroporto. L'andamento negativo di Linate è giustificabile con i disagi causati dall'avvio della prima fase dei lavori di ristrutturazione sulla facciata.

È proseguito anche nel 2017 l'uso di un nuovo strumento di monitoraggio della qualità percepita,

introdotto nel maggio 2015, che rileva la soddisfazione del passeggero sui singoli servizi 24 ore su 24, e che consente al passeggero di esprimere il proprio parere immediatamente dopo avere usu-

⁸ Fonte EAPN.

⁹ Fonte Carta dei Servizi/Contratto di programma.

¹⁰ Fonte Carta dei Servizi/Contratto di programma.

¹¹ L'indice è misurato su scala 0-100, dove 75 costituisce la soglia dell'eccellenza e 60 il valore che indica un giudizio sufficiente.



fruito del servizio, con utilizzo di totem dedicati. I 30 totem, distribuiti nei 3 terminal per monitorare aree di security, servizi igienici, attività commerciali e aree manutentive in generale, hanno registrato 2.215.000 click nel 2017.

Il rapporto con il cliente e lo sviluppo dei servizi B2C

Il sistema SEA per il Customer Relationship Management

Nel 2017 gli utenti registrati sulla piattaforma *Customer Relationship Management* (CRM) hanno raggiunto la quota di 2.110.000, circa il 50% in più rispetto all'esercizio precedente. Il *trend* molto positivo è stato sostenuto soprattutto dal sistema Wi-Fi e dall'*e-commerce*. Oltre 1.485.000 iscritti hanno dato consenso all'invio di *newsletter* e questionari di ricerca, finalizzati a informare l'utenza aeroportuale e conoscere aspettative e valutazioni per orientare l'offerta dei servizi in aeroporto.

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

SEA prosegue la propria partecipazione al programma ACI ASQ (*Airport Service Quality*) che vede coinvolti circa 320 aeroporti su scala mondiale e circa 110 nel contesto europeo, che somministrano interviste ai passeggeri in partenza tramite un questionario comune che consente di ottenere un benchmark omogeneo della soddisfazione espressa per i servizi ricevuti nei vari scali del mondo e di individuare le eccellenze e le esperienze più significative (*Best Practice*).

Nei dati disponibili al terzo trimestre 2017, Malpensa Terminal 1, nel contesto europeo, si è messa in luce per il maggiore gradimento dei servizi di ristorazione, per l'ampia offerta commerciale, per l'efficienza del servizio passaporti, efficienza questa raggiunta grazie ad un buon rapporto di collaborazione tra SEA e la polizia di frontiera per facilitare il flusso dei passeggeri anche in concomitanza dell'introduzione delle nuove procedure di controllo come previsto dal Regolamento Europeo a partire dal 7 aprile 2017.

Malpensa Terminal 2 migliora

notevolmente il proprio posizionamento nella classifica nel giudizio dei passeggeri per quanto riguarda i trasporti da e verso l'aeroporto, grazie all'apertura della stazione ferroviaria al Terminal 2, avvenuta a dicembre del 2016.

Reclami

Nel 2017 sono stati ricevuti e trattati 742 reclami, registrando un lieve aumento (+5,7%) rispetto al 2016. Si segnala che vengono gestiti anche i reclami dei parcheggi di Orio al Serio.

Servizi dedicati

Family Friendly Airport

Prosegue con successo e si consolida l'iniziativa di SEA rivolta alle famiglie in viaggio.

Tutto l'anno a Malpensa e durante le ferie estive e natalizie a Linate, SEA ha riproposto diversi servizi con l'obiettivo di offrire ai passeggeri in viaggio con bambini e ragazzi fino a 12 anni un aeroporto *Family Friendly*:

- salta code al passaggio di security "Family lane" usufruita da circa 1.060.000 passeggeri a Malpensa e 270.000 a Linate

con indici di soddisfazioni molto elevati;

- distribuzione di 90.000 brochure illustrative (con giochi per i bambini) di procedure e servizi aeroportuali utili;
- aree gioco con video a pavimento interattivi;
- offerte di menù a prezzo speciale per bambini e promozioni dedicate per lo shopping;
- pagina web dedicata all'iniziativa e mini sito con giochi;
- *Pet Therapy*.

Progetto autismo, un viaggio attraverso l'aeroporto

È un progetto ideato da ENAC al fine di facilitare il viaggio aereo delle persone affette da autismo, in modo che queste possano visitare anticipatamente la realtà aeroportuale. L'iniziativa, a cui SEA ha aderito completando le attività previste nel mese di luglio 2017, si inserisce nell'ambito delle attività di tutela dei diritti dei passeggeri e delle persone con disabilità.

Sistema di telepresenza per servizio informazioni

Durante l'anno 2017 si è consolidato il servizio di assistenza in aeroporto tramite il sistema di "video conference": i passeggeri possono ricevere assistenza direttamente da un operatore di *Customer Service* che dialoga con loro attraverso uno dei 16 video presenti sui 2 scali.

Confrontando il mese di settembre 2015, mese che ha visto il completamento dell'installazione di tutti i totem nei 2 aeroporti con lo stesso mese del 2017, l'incremento delle chiamate in video conferenza effettuate dai passeggeri, indica una crescita del 20%.

Customer Service per i clienti e-commerce e assistenza tramite canali social e app

Il servizio di call centre evidenzia nell'anno 2017 una crescita del

20% di chiamate che indica, in termini di incidenza, anche una coerenza con l'aumento del traffico in generale.

Nello specifico, le richieste che hanno visto un andamento in crescita sono quelle relative alle informazioni sui voli (33%) e sui parcheggi (26%); il restante 40% è suddiviso invece tra richieste di servizi aeroportuali e commerciali, informazioni sul *check in* e imbarchi, sul *Lost & Found* e sui bagagli.

Da agosto è stato attivato il trasferimento giornaliero delle chiamate alla società di call centre esterno delle chiamate relative al servizio oggetti rinvenuti e ai collegamenti da e per gli aeroporti (dalle 800 a più di 1000 chiamate al mese) allo scopo di recuperare capacità operativa degli addetti call centre.

Infatti, il successo dell'area social di SEA ha determinato uno sviluppo dei canali gestiti dal nostro call centre (gli attuali sono Twitter, Facebook e il servizio di chat e di *recall* attivabili dalle app) che richiede la presenza continua di un operatore dedicato: sono in fase di realizzazione anche l'apertura della piattaforma di *chat bot* e del canale *WhatsApp*.

Contingency Plan e servizio di Airport Helper

Anche nel 2017 sono stati organizzati 2 incontri informativi con il personale di SEA che aderisce al progetto *Airport Helper* e quelli che fanno parte del *Contingency Plan (APCP)*, figure accomunate da un unico obiettivo, ovvero offrire assistenza ai passeggeri in situazioni di criticità. In particolar modo la struttura di *Contingency* (attiva in azienda sin dal 2010) si è dimostrata nel 2017 in grado di intervenire anche in situazioni di emergenza dovute sia a un cambio di normativa, ad esempio modifiche

al codice *Schengen*, sia a livelli di traffico superiore al previsto, sia a eventi particolari, quali la visita del Papa, che necessitano di elevati livelli organizzativi e di sicurezza.

La dimensione ambientale

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

- elevata osservanza del dettato normativo;
- continuità nell'impegno di miglioramento delle performance ambientali ed energetiche;
- sensibilizzazione e coinvolgimento di tutti gli attori presenti nel sistema aeroportuale per un responsabile impegno orientato al rispetto e alla salvaguardia del patrimonio comune rappresentato dall'ambiente in cui operiamo;
- priorità di scelta per l'acquisto di prodotti e servizi che adottino analoghi criteri di sostenibilità ambientale con particolare attenzione per quanto riguarda il risparmio energetico, la riduzione delle emissioni atmosferiche, acustiche e il consumo di acqua;
- individuazione delle fonti e controllo delle emissioni di CO₂ prodotte, sia quelle dirette sia quelle indirette, attraverso il coinvolgimento degli *stakeholder*, nell'ambito della riduzione delle emissioni di gas serra fissati dal protocollo di Kyoto;
- costante livello di monitoraggio e verifica dei processi legati agli aspetti energetici, alle emissioni atmosferiche, acustiche, al ciclo dell'acqua e in generale dei differenti fenomeni che caratterizzano l'interazione con l'ecosistema;

- elevato livello di ascolto e di comunicazione da/verso un ampio spettro di interlocutori esterni in un'ottica di trasparenza e di condivisione.

L'attuazione della politica ambientale di Gruppo si basa sull'impegno di una struttura dedicata ad assicurare la massima attenzione ai principali aspetti strategici 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.

Nel luglio 2017 SEA ha superato la verifica TUV Italia, mantenendo quindi la certificazione.

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

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

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



nalizzata a realizzare una efficace integrazione tra i differenti sistemi certificati.

Airport Carbon Accreditation e Carbon Neutrality degli aeroporti di Milano

SEA in merito alle emissioni di CO₂ si conferma efficace nel contesto della riduzione delle emissioni e in particolare di quelle derivanti dalle attività poste sotto il suo diretto controllo o fortemente influenzabili (scopo 1 e 2). È confermata dal rinnovo 2017 la classificazione di SEA nel contesto Airport Carbon Accreditation a livello "Neutrality".

Airport Carbon Accreditation offre quattro livelli di accreditamento:

- *Mapping* - verifica delle emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scopo1 e scopo2).
- Riduzione - oltre al requisito di livello 1 (*Mapping*), creazione di un piano progettato per ridurre le emissioni focalizzate alla razionalizzazione continua dei livelli di emissione (campo di applicazione scopo1 e scopo2).

- Ottimizzazione - Oltre ai requisiti riguardanti i livelli 1 (*Mapping*) e 2 (Riduzione), il calcolo delle emissioni aeroportuali degli stakeholder e il loro coinvolgimento per la definizione di un piano d'azione (scopo3).

- Neutralità - Oltre ai livelli 1, 2 e 3, raggiungimento dell'obiettivo "Carbon Neutrality" per le emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scopo1 e scopo2) con l'acquisto di *offset*.

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

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

Progettualità europea

Si è ulteriormente sviluppata la presenza dell'azienda nel contesto internazionale dei progetti di ricerca e innovazione principalmente orientati alle tematiche

ambientali e a quelle di *safety/security*. Di seguito un breve resoconto sui progetti attivati nel 2017:

- TRANSFORMING TRANSPORT progetto che ha avuto nel primo semestre 2017 il *Kick Off Meeting* a Madrid.
- DS-08 proposal, relativo alla *cyber security* e alle implicazioni di *safety* e ambiente.
- TALOS, incentrato sui temi *safety/security* del futuro (con Fondazione Politecnico di Milano).
- THESEUS, relativo a un modello innovativo *risk-based* per la minimizzazione della vulnerabilità e per una nuova modalità di gestione dei controlli di *safety/security* (con Fondazione Politecnico di Milano).
- Sono stati attivati gli approfondimenti per la preparazione di nuove proposte riguardanti i temi di coinvolgimento territoriale e la gestione di una impostazione ecosostenibile nei processi di gestione e trasporto di merci.

Di seguito un riepilogo sui progetti iniziati negli anni precedenti ancora in corso o conclusi nel 2017:

CASCADE: importante progetto riguardante la gestione energetica, completato nel 2015.

DREAM: Il progetto è stato completato nel 2017. Il progetto si focalizza su tematiche energetiche, coinvolge principalmente Malpensa ed è finalizzato all'ottimizzazione dei consumi e del coinvolgimento delle differenti sorgenti di erogazione, tra le quali naturalmente anche SEA Energia.

WATERNOMICS: progetto avviato nel 2014 e finalizzato all'ottimizzazione del ciclo delle acque nell'aeroporto di Linate è stato recentemente completato.

OCTAVE: progetto avviato nel giugno del 2015, è focalizzato sui processi *security* legati al riconoscimento biometrico (vocale). Il progetto è ormai nella sua fase conclusiva.

Processi di gestione ambientale

Master Plan Linate 2030: a dicembre 2016 è stato ultimato il SIA, Studio di impatto Ambientale. È stata inoltre predisposta la documentazione relativa alle integrazioni volontarie da parte di SEA e consegnata formalmente a ENAC, che ha provveduto a inviarle al Ministero dell'ambiente.

Master Plan Malpensa: si sono concluse tutte le attività di inquadramento dei temi naturalistici/faunistici, di inquinamento acustico e atmosferico e le attività di competenza degli enti delegati agli approfondimenti delle tematiche geologico- idriche e relative alla falda.

Le risorse umane

Al 31 dicembre 2017 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 2.837 unità, in riduzione di 29 unità rispetto a fine 2016 (-1,0%).

Il numero di *Full Time Equivalent* complessivo dell'anno 2017 rispetto all'anno 2016 è in decre-

mento di 35 unità da 2.801 a 2.766 (-1,2%).

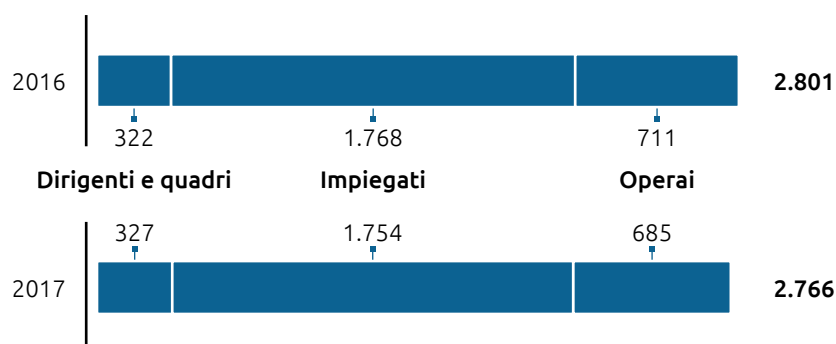
La presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 28% degli *Headcount* al 31 dicembre, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

Organizzazione

Nel corso del periodo sono state riviste le articolazioni organizzative di alcune strutture di staff e di linea. In particolare, è stata modificata l'articolazione della Direzione Pianificazione e Controllo, delle Direzioni Legal and Corporate Affairs, Commerciale non Aviation, della Direzione Aviation Business Development, e della Direzione Operazioni. È stata inoltre introdotta la struttura di *Compliance monitoring* in coerenza con il regolamento UE n. 139. Nel corso del 2017 è stato completato il processo di dismissione dell'attività di biglietteria aeroportuale ed è stato finalizzato l'*outsourcing* del processo di gestione operativa dei parcheggi.

Relativamente ai processi interni e coerentemente con l'evoluzione normativa, sono state riviste le logiche e le modalità operative che disciplinano il processo di approvvigionamento di beni e servizi. Inoltre, in linea con la logica di autoregolamentazione in tema

PERSONALE FTE (DATI MEDI)



di comportamenti aziendali e secondo i principi etici già previsti, è stato regolamentato il processo di segnalazione di condotte illecite (*whistleblowing*).

In coerenza e a supporto degli obiettivi del Piano industriale, SEA ha avviato il progetto di Innovazione dei Processi di Business, dando continuità al percorso di eccellenza operativa già intrapreso negli anni precedenti; inoltre è stato avviato il progetto Europrivacy al fine di definire un'efficace e tempestiva azione di adeguamento alle novità previste per il 2018 dal regolamento europeo Privacy.

Sviluppo e formazione

Nel corso del 2017 SEA, come di consueto, ha presentato un programma di iniziative di formazione molto intenso con particolare riguardo alle competenze manageriali e al rafforzamento delle competenze professionali per i principali ruoli di *front end* del cliente passeggero.

Tra queste ultime si ricordano in particolare:

1. "Il valore della *Security*", rivolto agli Addetti *Security*. L'intervento, iniziato nel 2016, ha avuto tra gli obiettivi principali quello di migliorare il presidio del ruolo e la relazione con il cliente, nel pieno rispetto della *compliance*. L'iniziativa ha permesso una crescita di consapevolezza del valore della propria professione e una maggiore capacità di fare squadra. Il programma ha interessato circa 500 addetti per un totale di oltre 2.800 ore di formazione.
2. Intervento di formazione per gli addetti al PRM, ovvero l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (Trasporti Integrati) di Linate e Malpensa, con la finalità di migliorare, anche in questo caso, il presidio del ruolo, con particolare riferimento all'in-



tegrazione del team, alla cura del cliente e alla motivazione personale come base per un approccio efficace.

3. Intervento di formazione per gli addetti dell'area Informazione Aeroportuale del *Customer Care* di Linate e Malpensa. Il corso, della durata di una giornata per 5 edizioni, ha coinvolto circa 50 persone, compresi i nuovi Responsabili in turno.

Per il programma rivolto al *management* le principali iniziative sono di seguito elencate:

1. "L'eccellenza nel quotidiano", percorso rivolto a responsabili di risorse e di progetto nella gestione quotidiana dell'attività lavorativa. Nel 2017 l'intervento ha visto il coinvolgimento di circa 80 persone per un monte ore di formazione superiore a 1.000.
2. "Leadership Efficace ed Inclusiva", percorso con l'intento di sviluppare e promuovere una cultura di *diversity* e di integrazione tra i generi, consentendo di lavorare su nuovi modi per

agire la *leadership* e rafforzare percorsi di sviluppo.

3. "Alzare lo Sguardo", iniziativa innovativa è stata rivolta ai giovani *professional* presenti in SEA.

Nel corso del secondo semestre del 2017 sono stati realizzati alcuni interventi di *Team Building* per diverse funzioni aziendali. In ogni esperienza l'obiettivo è stato quello di organizzare una giornata di *outdoor* che riuscisse a favorire modalità di comunicazione e interazione anche informali, allo scopo di avviare un percorso di lavoro sul gruppo.

In continuità con quanto già intrapreso nel 2016, dal mese di aprile è stato avviato il percorso di rafforzamento delle competenze linguistiche per un gruppo di persone la cui attività prevede un buon livello della conoscenza del *business english*.

Due iniziative progettuali hanno coinvolto il team HR del gruppo, al fine di definire i processi di *Talent Management e Acquisition*. Nel primo progetto si sono definite le ca-

ratteristiche e le competenze del talento di oggi, con lo sforzo di immaginare e definire quelle del talento di domani, in modo da poter apprezzare e valorizzare le competenze presenti in azienda e sviluppare quelle meno possedute. Il secondo progetto è finalizzato a facilitare il percorso di ingresso e integrazione dei nuovi assunti, provenienti dall'Università e dal mercato del lavoro.

Le attività di Formazione Professionale e Addestramento Tecnico nel 2017 hanno confermato massima attenzione alla *compliance* con un attento focus sul controllo e governo dei processi organizzativi coerenti a tutte le attività di:

- *Mandatory Training*
- *Recurrent Training*.

a. Grande importanza ha rivestito la progettazione e la programmazione di interventi formativi di Ground Safety in stretta relazione con l'attuazione del nuovo regolamento UE n.139/2014, in cui vengono stabiliti i requisiti tecnici e le procedure relative agli obblighi del Gestore. In questo ambito Formazione Professionale e Addestramento, attraverso interventi di approfondimento della conoscenza della nuova normativa, ha attivato le linee di sviluppo dei contenuti connessi al Safety Management System per la diffusione e per la conoscenza degli strumenti quali il Manuale dell'aeroporto, il Regolamento di Scalo, i Piani di Emergenza ed i servizi di assistenza e antincendio.

b. In questo ambito si sono tenuti corsi *Initial* e *Recurrent* dedicati al personale di Manutenzione Scali di Linate e Malpensa con oggetto la circolare ENAC APT-10A che tratta dei criteri per la valutazione delle condizioni superficiali di una pista, sia nel caso di verifiche funzionali con-

dotte periodicamente nell'ambito dei piani di manutenzione, che operative nel caso di pavimentazioni bagnate o contaminate.

c. Sono state programmate numerose sessioni di addestramento pratico sull'utilizzo di sacche Vetter e Goldhofer ARTS per la rimozione di aeromobili incidentati, con la possibilità in via eccezionale di utilizzare un aeromobile MD80 Meridiana messo a disposizione da Volandia. I partecipanti sono stati 89.

d. In ambito Sicurezza del Lavoro D.Lgs. 81/08, ai sensi del DPR 177/11 è stato programmato il corso teorico DPI III categoria, spazi confinati e lavori in quota. I partecipanti sono stati 27.

e. Per quanto riguarda le *Winter Operations*, la formazione *recurrent* per le operazioni di *de-icing/anti-icing*, in linea con *AEA Training Recommendations*, ha interessato il personale di Direzione Operazioni per un totale di oltre 300 partecipanti. Si sono tenuti, inoltre, i corsi di addestramento *Initial* e *Recurrent* per il personale di Trasporti Integrati e Manutenzione Scali dedicati alla gestione Emergenza Neve e all'utilizzo di varie tipologie di mezzi di rimozione neve. I partecipanti sono stati 190.

f. La formazione Antincendio ha previsto in calendario quattro sessioni d'esame, precedute da un percorso teorico-pratico completo come previsto dalla normativa vigente, per un totale di oltre 43 nuovi addetti SEA certificati per le emergenze appartenenti alle aree Security, Manutenzione e Coordinamento di Scalo. In parallelo è stato programmato un calendario con numerose sessioni di aggiornamento dedicate al personale già certificato come "addetto antincendio". I partecipanti sono stati 173. In aggiunta, la formazione per

la gestione delle Emergenze Antincendio in Apron dedicata alla figura di Autista Specialista, per una sempre maggiore consapevolezza sui rischi derivanti dall'utilizzo di mezzi e attrezzature specifiche per la mansione e la conoscenza delle procedure contenute nel Regolamento di Scalo, nonché le principali modalità di intervento. I partecipanti sono stati oltre 110.

g. Nel 2017 è ripreso, in collaborazione con i referenti dell'Area Security, la ricollocazione sia di alcune figure professionali SEA sia di provenienza da Airport Handling, attraverso l'attuazione del percorso abilitante alla mansione di Guardia Particolare Giurata. In aggiunta agli assessment professionali e alla formazione tecnica teorico-pratica specifica del settore, sono state programmate sessioni formative di English for Security, Sicurezza del lavoro, Radioprotezione, Airside Safety, Formazione Antincendio, Dangerous Goods Regulations e Formazione PRM. I partecipanti sono stati 105.

h. In tema PRM *Passengers Reduced Mobility*, accanto ai consueti corsi *recurrent*, in conformità alla normativa di riferimento, Testo Unico 81/2008, regolamento CE 1107/06 e ECAC *European Civil Aviation Conference*, per la prima volta sono stati organizzati percorsi di formazione per nuovi Addetti all'Assistenza di Passeggeri a ridotta mobilità per SEA. L'obiettivo è stato quello di fornire le competenze di base sulle tecniche di mobilitazione per poterle applicare in ambito professionale con responsabilità e consapevolezza, nonché efficaci strumenti di comunicazione e di gestione dei rapporti interpersonali secondo quanto previsto dalle linee guida di comportamento, Annesso 5C - ECAC Doc 30 Part I Sec 5/2014. Le partecipazioni sono state 18. Per il per-



sonale avviato alla formazione *recurrent*, le partecipazioni sono state oltre 190.

- i. In ottemperanza alla circolare ENAC GEN 02A, a Linate e Malpensa si sono tenuti inoltre i corsi di Formazione PRM per personale in contatto con il pubblico viaggiante dedicati alle figure professionali aziendali coinvolte (oltre 130 addetti Security Staff, Informazioni e Coordinamento di Scalo) e ai dipendenti degli operatori commerciali presenti nei Terminal aeroportuali.
- j. Sempre nell'ottica del rispetto delle leggi e della *compliance*, è proseguita la formazione specifica a distanza sulla responsabilità amministrativa degli Enti, relativa al D.Lgs. n.231/01 e sul Modello di Organizzazione e Gestione adottato dalla Società. Attivata inizialmente per il personale amministrativo, ha poi coinvolto i ruoli operativi SEA. I colleghi che hanno completato la formazione quest'anno sono oltre 250.
- k. Sono stati organizzati presso le nostre sedi di Linate e Malpensa

in collaborazione con Direzione Infrastrutture, Unità Sicurezza Lavori e Infrastrutture, i percorsi di formazione professionale continua, disciplinata dal D.P.R. 137/2012 n. 137, per l'ottenimento dei Crediti Formativi Professionali (CFP) al fine di consentire l'aggiornamento e la certificazione delle conoscenze e competenze dei Professionisti SEA. Le partecipazioni sono state 146. Sono state inoltre organizzate 2 edizioni del corso "Direttore Lavori", articolate in 4 incontri, per un totale di 32 ore di formazione.

Welfare

Il Welfare aziendale del 2017, orientandosi sempre di più ai bisogni evidenziati dalle persone, è stato caratterizzato dall'introduzione di nuove iniziative e attività dedicate ai dipendenti e ai loro familiari. L'obiettivo principale è stato quello di fornire un supporto nelle situazioni di cura dei familiari, offrire nuove opportunità di acquisizione competenze nella sfera dell'orientamento scolastico dei figli e promuovere importanti

linee guida per condurre uno stile di vita sano e favorire il benessere della persona.

Accanto alla programmazione delle tradizionali iniziative inserite nel piano annuale di welfare (mobilità casa-lavoro, salute e prevenzione, servizi sociali, e le iniziative organizzate con l'associazione NoiSea quali centri estivi, soggiorni estivi e il buono befana), sono stati proposti durante il 2017 il servizio Fragilità che offre un supporto nella gestione di familiari anziani e disabili e il progetto "La parola alla nutrizionista" finalizzato a favorire il benessere della persona attraverso la promozione di regole di corretta alimentazione e stile di vita.

Alle iniziative dedicate al percorso di istruzione dei figli dei dipendenti ed alla loro *employability*, contenute nel progetto "Future Lab", si è aggiunto un nuovo servizio, rivolto ai ragazzi che frequentano le classi 2^a e 3^a media: "Push to Open Junior", un percorso di orientamento dedicato a genitori e ragazzi per la scelta della scuola secondaria di secondo grado in



maniera più consapevole e adeguata. Sono state riproposte anche nel 2017 le seguenti iniziative rivolte ai figli dei dipendenti: le borse di studio al merito che premiano la promozione con profitto alla classe successiva, i corsi "Imparo a studiare con SEA", dedicati ai ragazzi che frequentano la scuola media e il biennio delle superiori, per apprendere il metodo di studio. Sono state riproposte inoltre l'iniziativa relativa all'orientamento dei ragazzi che frequentano la classe 5^a delle scuole superiori "Push to Open" e le classi laboratorio per neolaureati, "Talent Days". Le borse di studio di Intercultura, per vivere e studiare all'estero, sono state incrementate con l'aggiunta di un'ulteriore borsa di studio estiva per la Finlandia. È stato inoltre riproposto il progetto "Alternanza scuola-lavoro", lanciato il precedente anno e concretizzatosi con il coinvolgimento di 29 ragazzi nell'esperienza di tre settimane di "Summer Job".

Sono infine proseguite le attività di confronto e *benchmark* sui temi del *welfare* aziendale e della con-

ciliazione vita-lavoro con realtà esterne sia aziendali che istituzionali, avviate con Valore D, la rete IEP "Imprese e Persone" e Jointly.

Relazioni Industriali

Nel primo semestre del 2017 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 ha portato, in data 3 gennaio 2017, alla sottoscrizione di un accordo ex L. 223/91 per la riduzione di personale da realizzarsi mediante esodi su base volontaria. Tale accordo formalizza la conclusione con esito positivo della procedura di mobilità avviata il 22 novembre 2016 in attuazione della prima parte dell'Accordo Quadro di Progetto del 22 luglio 2016.

Il 6 marzo 2017 è stata raggiunta un'intesa relativa allo sviluppo di polivalenza per il personale del Coordinamento di Scalo di Linate e Malpensa. A fronte delle modifiche dello scenario operativo e

tecnologico registrate negli anni, le qualifiche di Apron Operator, Terminal Operator e Coordinatore Autisti sono state accorpate nella nuova figura polivalente di Airport Specialist.

Il 12 giugno 2017, sempre nella logica di recupero di efficienza e di incremento della produttività, SEA e le Organizzazioni Sindacali hanno sottoscritto un accordo volto a ridefinire la qualifica dell'Addetto PRM che, oltre alle mansioni di gestione del passeggero a ridotta mobilità e delle attività legate all'impianto BHS, potrà guidare, a supporto degli Autisti, alcuni mezzi speciali (es. ambulift, ambulanze etc.). Nell'ambito di tale accordo è stato inoltre stabilito il riposizionamento dei punti timbratura utilizzati da Autisti e Addetti PRM degli scali di Linate e Malpensa in prossimità delle postazioni di lavoro nonché la previsione di turni con una frequenza di 15 minuti per massimizzare l'efficacia della prestazione lavorativa. SEA si è impegnata a valutare ed eventualmente riprogettare l'attuale configurazione degli spogliatoi, parcheggi e sale break.

Sempre nel primo semestre del 2017 sono stati avviati, previo specifici accordi con le Organizzazioni Sindacali, diversi progetti di formazione finanziata rivolti a circa 400 persone con l'obiettivo di sviluppare una cultura di integrazione tra generi ("l'altra faccia della medaglia"); di migliorare il presidio del ruolo e la relazione con il cliente ("il valore della Security"/"la cura delle persone che curano"); di creare una community di riferimento che possa restituire un valore professionale in termini di innovazione continua ("alzare lo sguardo"/"innovate the world").

Il 30 ottobre 2017, sempre nella logica di recupero di efficienza e di incremento della produttività, SEA

e le Organizzazioni Sindacali hanno sottoscritto un accordo volto a ridefinire il modello organizzativo della Security attraverso l'introduzione di nuove figure professionali (*Security Coordinator*, Responsabili Sicurezza e Vigilanza di campo, *Security Compliance Operator*). Nell'ambito di tale accordo è stato inoltre stabilito il riposizionamento dei punti timbratura dello scalo di Linate in prossimità delle postazioni di lavoro (analogamente a quanto già in essere a Malpensa), nonché la previsione di nuovi turni di lavoro della durata aggiuntiva di 30 minuti e con una frequenza di 15 minuti per massimizzare l'efficacia della prestazione lavorativa. SEA, anche in questo caso, si è impegnata a riprogettare l'attuale configurazione degli spogliatoi, parcheggi e sale break.

Il 4 dicembre 2017 è stato sottoscritto tra SEA e le Organizzazioni Sindacali un accordo volto ad introdurre delle nuove iniziative di welfare attraverso il riconoscimento di un "premio welfare" e l'istituzione di alcuni innovativi strumenti di "work life balance". Il "premio welfare", riferito esclusivamente all'anno 2017, è una erogazione una tantum riconosciuta all'esito della finalizzazione di alcune iniziative di efficientamento condivise, a livello di principi ispiratori, nell'Accordo Quadro di Progetto del 22 luglio 2016 concretamente realizzate nel corso di quest'anno. Il premio è riconosciuto mediante piattaforma informatica che garantisce la messa a disposizione di un'offerta variegata di prestazioni di welfare. Con riferimento alle iniziative di "work life balance" si segnala l'introduzione dei seguenti istituti finalizzati alla migliore conciliazione dell'equilibrio vita privata - lavoro: agevolazioni alla fruizione delle ferie per il personale turnista, gestione delle ROL ad ore, orario flessibile per il personale non turnista, agevolazioni nella

richiesta del part time, sostegno alla genitorialità, cessione solidale delle ROL e delle ferie attraverso l'alimentazione di una banca del tempo per sostenere il personale con particolari problematiche.

Sempre nell'ambito del percorso attuativo dell'Accordo Quadro di Progetto stipulato il 22 luglio 2016 con le Organizzazioni Sindacali, relativo a iniziative di riorganizzazione a sostegno del Piano industriale di SEA, in data 15 gennaio 2018 è stato sottoscritto un Verbale di Accordo a conclusione della procedura di mobilità avviata il 27 dicembre 2017 e che stabilisce l'esodo incentivato di massimo 235 lavoratori che raggiungeranno entro agosto 2023 i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia).

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel corso del 2017 il Gruppo SEA ha confermato la propria attenzione verso le tematiche di sicurezza sul lavoro, in un'ottica di continuo miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza delle attività svolte in ambito aeroportuale, anche attraverso la promozione di una cultura basata sull'aumento della consapevolezza e sul coinvolgimento di tutti i soggetti, a ogni livello, sulle tematiche della prevenzione.

Nel 2017 il Gruppo SEA ha mantenuto la certificazione del proprio Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGS&SL) rilasciata nel 2012 da TÜV Italia - Accredia in linea con la norma BS OHSAS 18001/2007, come previsto dall'art. 30 del D.Lgs. 81/08 per i modelli organizzativi aventi efficacia esimente ai sensi del D.Lgs. 231/2001.

Il SGSSL è stato monitorato attraverso:

- 10 audit interni, condotti da personale aziendale specificamente formato e abilitato, da cui hanno avuto origine interventi di *follow up* con i responsabili delle aree coinvolte; tramite tali attività sono stati risolti dei rilievi riscontrati dagli auditor SEA e individuate alcune azioni di miglioramento ai fini della riduzione e del controllo dei rischi in ambito di SSL;
- 5 giornate di *audit* di sorveglianza condotti dai certificatori di TÜV Italia. L'attività di controllo ha interessato tutti gli ambiti operativi aziendali e ha portato alla conferma della validità del Certificato in corso, già rinnovato a novembre 2015.

In particolare gli esiti hanno confermato che il Sistema è correttamente attuato e mantenuto attivo ed è funzionale al perseguimento degli obiettivi aziendali.

Il processo di coinvolgimento e consultazione, attivato dal SGSSL, ha favorito la partecipazione attiva dei lavoratori e dei loro responsabili, a riprova che la fattiva collaborazione è determinante ai fini della prevenzione e della gestione dei rischi negli ambienti di lavoro.

Il mantenimento della certificazione secondo la norma BS OHSAS 18001/2007 consentirà anche per il 2017 l'accesso diretto alla riduzione annuale del premio assicurativo INAIL.

L'andamento infortunistico nel 2017 ha riscontrato un lieve aumento degli infortuni sul lavoro e degli infortuni in itinere rispetto all'anno precedente. È importante sottolineare che tra quelli accaduti sul lavoro, solo il 40% ca. sono riferibili a situazioni direttamente correlate con la specifica attività lavorativa, mentre la restante parte può essere ricondotta a situazioni generiche che poco o nulla

hanno a che fare con le operazioni svolte dagli addetti, essendo correlati prevalentemente alle dinamiche della deambulazione (inciampi, scivolamenti, distorsioni, urti, ecc.).

In relazione alle attività correlate alla prevenzione e gestione degli incendi e Gestione delle Emergenze, nel 2017 sono proseguiti gli audit interni specifici per la verifica della corretta conduzione e del rispetto delle norme di prevenzione incendi negli spazi affidati agli operatori commerciali *retail* (negozi, magazzini) presenti all'interno dei Terminal, già definite da SEA in un apposito Regolamento Antincendio. Come già effettuato nei Terminal di Malpensa T1 e T2, gli audit sono stati condotti anche negli spazi assegnati all'interno dell'Aerostazione di Linate.

Per agevolare la diffusione e la conoscenza presso tutti gli Operatori *retail* e non *retail* della documentazione Antincendio predisposta da SEA, in collaborazione con la Direzione commerciale *Non Aviation* e la Direzione *Aviation Business Development* è stata creata sul sito una specifica sezione "Sicurezza del Lavoro e Prevenzione Incendi" attraverso la quale sono resi disponibili i documenti specifici (Regolamenti, Piani di Emergenza), predisposti anche in lingua inglese. Inoltre per tutti i concessionari di spazi *retail* è stato inserito nelle clausole contrattuali l'obbligo di inviare semestralmente a SEA una dichiarazione, sottoscritta dal Responsabile dell'attività e dal suo RSPP, nella quale si attesta l'osservanza del Regolamento Antincendio. Il Servizio di Prevenzione e Protezione aziendale raccoglie, verifica ed archivia tale documentazione.

Nel 2017 sono state realizzate sui 2 scali 25 esercitazioni sull'attuazione dei Piani d'Emergenza ed

Evacuazione e dei sistemi di allertamento e di rilevazione incendi, che hanno coinvolto gli Addetti alla Gestione delle Emergenze (AGE) e il personale dei vari edifici interessati; le esercitazioni effettuate hanno fornito un riscontro positivo sotto l'aspetto sia gestionale sia delle misure finora attuate. Sempre in tema di evacuazione in caso di emergenza, si è proceduto all'acquisizione e al posizionamento nelle aerostazioni e nei principali edifici ausiliari di Linate e Malpensa di 28 "sedie di evacuazione" per l'ausilio all'esodo di persone con difficoltà motorie o con problematiche di deambulazione.

Le risorse interne del Servizio Prevenzione e Protezione hanno provveduto ad aggiornare i Documenti di Valutazione dei Rischi effettuando:

- l'analisi dei dati a consuntivo del 2016, relativi agli indicatori di Stress Lavoro-Correlato, in accordo alle linee guida INAIL da cui è emersa una sostanziale attestazione, per tutte le figure professionali presenti, ad un livello di rischio non rilevante;
- puntuali valutazioni del rischio rumore per singola attività lavorativa dovute a modifiche del processo organizzativo / lavorativo o all'introduzione di nuove attrezzature;
- l'aggiornamento delle valutazioni del rischio di alcuni reparti aziendali che hanno visto l'introduzione di nuovi prodotti chimici;
- l'aggiornamento della valutazione del rischio da "Radiazioni Ionizzanti" per i due scali societari;
- la stesura di apposite procedure operative di sicurezza e istruzioni operative di sicurezza a tutela della sicurezza e salute degli operatori, ad esempio a seguito dell'introduzione di nuovi mezzi /attrezzature di lavoro;
- l'aggiornamento della mappa-

tura dei campi elettromagnetici con l'adeguamento normativo apportato al D.Lgs. 81/08, inoltre si è proceduto all'effettuazione di specifiche valutazioni del rischio relative all'utilizzo di tutti gli apparati presenti in azienda (saldatrici, attrezzature fisse, attrezzature mobili, apparati radiotrasmettitori, ecc.) utilizzati dal personale aziendale, con un particolare focus sui portatori di dispositivi medici impiantabili attivi. I dati riscontrati hanno confermato una situazione di pieno rispetto dei limiti di attenzione indicati dalle norme di riferimento.

A quanto sopra si aggiunge il supporto alle funzioni competenti nell'elaborazione dei DUVRI per la gestione preventiva dei rischi interferenziali presenti nelle svariate attività svolte sui sedimi aeroportuali da imprese terze in regime di appalto. Fra queste, una particolare attenzione è stata posta alle attività svolte negli ambienti confinati o sospetti d'inquinamento, rientranti nelle previsioni del D.Lgs. 177/11.

È proseguita la gestione dei rapporti con gli Enti pubblici correlati alle problematiche relative alla sicurezza sul lavoro (ATS, INAIL, DTL) supportando, di volta in volta, le funzioni aziendali coinvolte.

In collaborazione con gli Esperti Qualificati in radioprotezione, si è provveduto a proseguire l'attività di monitoraggio a tutela della salute dei lavoratori, mediante specifiche dosimetrie ambientali e personali, sulle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi sugli scali e all'utilizzo delle apparecchiature radiogene. Sempre in tema di radioprotezione, si è provveduto a posizionare un significativo numero di dosimetri ambientali, allo scopo d'indagare l'eventuale presenza di

gas radon negli ambienti di lavoro interrati e semi interrati. Il monitoraggio prevede tempi lunghi (sino a 12 mesi) ma le aspettative sono di una conferma di valori entro i limiti normativi.

È proseguita l'attività di sorveglianza sanitaria sui lavoratori di SEA esposti a particolari rischi per la salute sia con l'effettuazione di visite da parte dei Medici Competenti aziendali, sia con l'effettuazione di sopralluoghi degli ambienti di lavoro in ciascuno scalo. Inoltre, con l'intento di anticipare la gestione dei rischi correlati all'utilizzo delle attrezzature e delle macchine introdotte a supporto delle attività lavorative, è proseguita l'opera di valutazione e analisi preventiva in occasione del loro acquisto, svolta nell'ambito della commissione di collaudo interna alla quale partecipa anche il Servizio di Prevenzione

e Protezione di SEA.

Allo scopo di migliorare le modalità di comunicazione/informativa, verso tutto il personale, dei temi attinenti la salute e la sicurezza sul lavoro, è stato implementato sull'intranet aziendale il sito di funzione (Sicurezza del Lavoro), sul quale sono stati resi disponibili per la consultazione e il download, moltissimi documenti riguardanti le svariate figure professionali (procedure di sicurezza, istruzioni di sicurezza, dispositivi di protezione individuale, ecc.), gli ambiti lavorativi e la modulistica aziendale da utilizzare per le segnalazioni e le relative istruzioni di supporto. Le informazioni contenute hanno potuto essere utilizzate da un numero sempre più considerevole di lavoratori, contribuendo ad aumentare in loro sensibilità e consapevolezza.

Relativamente a SEA Prime, si è provveduto ad aggiornare la documentazione di valutazione dei rischi e alcune procedure operative di sicurezza, ridefinire ed implementare, per ciascuna figura professionale, i percorsi formativi ordinari e *remedial*, sui temi della salute e sicurezza, definendo per ciascun argomento, i contenuti, la durata e la periodicità degli interventi, aggiornare alcuni Piani di Emergenza ed Evacuazione, supportare le funzioni competenti nell'elaborazione dei DUVRI per la gestione preventiva dei rischi interferenziali presenti nelle varie attività svolte da imprese terze in regime di appalto, effettuare la riunione periodica sulla salute e sicurezza in Azienda, prevista dal D.Lgs. 81/08.



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 SpA (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.

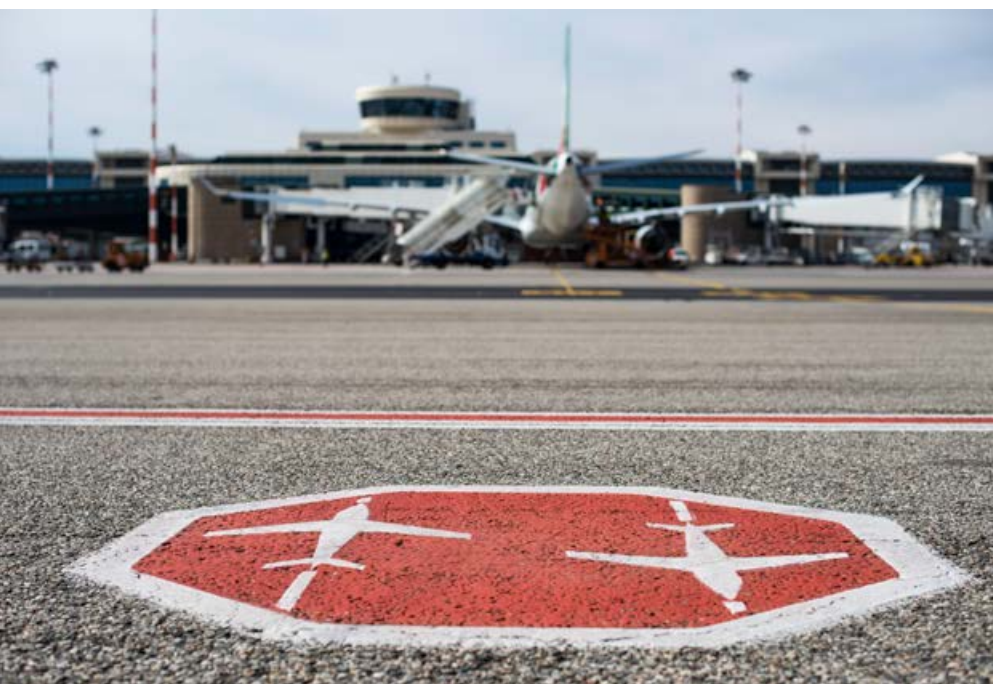
Il Consiglio di Amministrazione di SEA ha istituito al proprio interno due Comitati previsti dal Codice di Autodisciplina, aventi funzioni propositive e consultive nei confronti dell'organo amministrativo (ovvero il Comitato Controllo e Rischi e il Comitato Remunerazione e Nomine). I Comitati sono composti da Consiglieri di Amministrazione non esecutivi ed 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 Autodi-

sciplina; 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.

Il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale in carica alla data della presente Relazione sono stati nominati dall'Assem-



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 e Rischi, ne fissa le linee di indirizzo, ne verifica adeguatezza ed effettivo funzionamento e assicura l’identificazione e la corretta gestione dei principali rischi aziendali.

blea degli Azionisti in data 4 maggio 2016 in conformità a quanto previsto dallo Statuto e rimarranno in carica sino all’approvazione del bilancio al 31 dicembre 2018.

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 31 dicembre 2017 la Società non detiene azioni proprie e il capitale sociale risulta suddiviso come riportato al paragrafo “Struttura del capitale sociale”.

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

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.

Uno degli strumenti implementati al fine di raggiungere gli obiettivi del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è il Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/01.

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 corso del 2017 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la Policy di Enterprise Risk Management che individua nella funzione ERM, a riporto del Chief Financial e Risk Officer, un secondo livello di controllo in materia di risk management, con l'obiettivo di supportare le strutture aziendali nell'identificazione e gestione dei rischi aziendali attraverso lo sviluppo di strumenti, framework e metodologie e garantendo al contempo un reporting periodico sull'evoluzione del profilo di rischio al management e ai vertici aziendali.

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

Funzioni del Comitato Controllo e Rischi

Il Comitato svolge funzione consultiva e propositiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione in materia di controllo interno e gestione dei rischi. Il CCR identifica i rischi aziendali e li sottopone all'esame del Consiglio di Amministrazione.

La valutazione dei rischi è condotta sia a livello di singola società sia a livello di specifico processo. Il Comitato Controllo e Rischi 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).

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; 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. 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.

In conformità ai requisiti degli "Standard per la Pratica Professionale dell'Internal Auditing" definiti dall'"Institute of Internal

Auditors”, la Direzione Auditing ha completato il processo di “Quality Assurance Review” delle proprie attività (a rinnovo della “Validazione Esterna Indipendente” ottenuta nel 2011) per lo sviluppo e implementazione di un programma di “Quality Assurance e Improvement Program”.

Il processo si è concluso con il rilascio, a febbraio 2017, della convalida esterna indipendente - da parte di Società qualificata - dell'autovalutazione interna svolta dalla Direzione Auditing, con la valutazione di generale conformità agli Standard ed al Codice Etico emessi dall'“Institute of Internal Auditors”.

Società di Revisione legale dei conti

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

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

Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001

L'Organismo di Vigilanza in carica alla data del 31 dicembre 2017 è composto da quattro membri tre dei quali nominati dal Consiglio di Amministrazione del 4 maggio 2016 (due membri indipendenti esterni, Luigi Ferrara - Presidente - e Alberto Mattioli e il Direttore della funzione Auditing, Ahmed Laroussi) e da un membro non esecutivo del Consiglio di Amministrazione, Michaela Castelli, nominato dal Consiglio di Amministrazione del 25 maggio 2017.

In data 25 gennaio 2018 il Consiglio di Amministrazione ha nominato, in sostituzione di Luigi Ferrara, un membro esterno indi-

pendente, Giovanni Maria Garegnani, successivamente nominato quale proprio presidente dall'Organismo di Vigilanza dell'8 febbraio 2018.

L'Organismo di Vigilanza riferisce periodicamente al Consiglio di Amministrazione sull'effettività, adeguatezza e mantenimento del Modello e trasmette ogni semestre 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 21 settembre 2017. Il Modello è in fase di aggiornamento rispetto alle modifiche introdotte nel Decreto nei mesi di novembre e dicembre 2017. Il Modello si compone di una “Parte Generale” e di una “Parte Speciale”. Gli organi amministrativi delle 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 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 e Rischi o nel Comitato Remunerazione e Nomine.

Codice di Condotta

Il Codice di Condotta in vigore è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione del 17 dicembre 2015 ed 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, composto da un consigliere di amministrazione di SEA e dai responsabili delle di-

rezioni aziendali "Human Resources and Organization", "Legal and Corporate Affairs" e "Auditing" 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, con decorrenza dal 31 gennaio 2014, un referente per l'anticorruzione, nella persona del Direttore *Legal & Corporate Affairs*, anche membro del Comitato Etico.

Il referente per l'anticorruzione cura **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).

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; non è stata adottata una politica in materia di diversità relativamente agli altri due aspetti sopra citati dell'età e del percorso formativo e professionale.

L'adozione di una politica sulla diversità potrebbe tuttavia valutarsi in considerazione del prossimo rinnovo degli organi sociali di SEA - essendo questo, peraltro, anche il primo rinnovo successivo all'entrata in vigore della anzidetta disposizione di legge - previsto nel corso dell'esercizio 2019 con l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2018.

Il Consiglio di Amministrazione, pertanto, nella seduta del 22 febbraio 2018, ha deliberato di avviare ogni approfondimento necessario ad una compiuta analisi circa l'opportunità di adottare una politica sulla *diversity* nei termini anzidetti.

Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti

Il Consiglio di Amministrazione approva il progetto di Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2017 di SEA SpA, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS che chiude con un utile di Euro 76.945.174,47.

- Euro 70.300.000 agli Azionisti a titolo di dividendo, per un importo pari a Euro 0,2812 per azione;
- Euro 6.645.174,47 a riserva straordinaria.

Il Consiglio di Amministrazione propone all'Assemblea degli Azionisti la destinazione dell'utile di esercizio 2017 di Euro 76.945.174,47 come segue:

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Pietro Modiano

Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi in data 3 maggio 2018 ha deliberato:

1. di approvare la relazione sulla gestione predisposta dal Consiglio di Amministrazione, il bilancio chiuso al 31 dicembre 2017 con la relativa nota integrativa, quali proposti dall'organo amministrativo stesso.

2. Di approvare la destinazione dell'utile di esercizio 2017 del complessivo ammontare di Euro 76.945.174,47 come segue:

- Euro 70.300.000,00 agli Azionisti a titolo di dividendo,

per un importo pari a Euro 0,2812 per azione;

- Euro 6.645.174,47 a riserva straordinaria.

3. Di fissare il termine per il pagamento del dividendo dal 21 giugno 2018, imputando eventuali arrotondamenti effettuati in sede di pagamento alla riserva straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Pietro Modiano

A photograph of an airport terminal building with a prominent yellow and black striped bridge structure. In the background, a control tower is visible. The foreground shows a paved tarmac area with yellow and red markings. The image is overlaid with a dark gradient and vertical lines.

Gruppo SEA Bilancio Consolidato

Prospetti contabili

Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

(importi in migliaia di Euro)	Note	al 31 dicembre 2017		al 31 dicembre 2016	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	998.182		1.011.111	
Immobilizzazioni materiali	8.2	204.971		190.276	
Investimenti immobiliari	8.3	3.394		3.398	
Partecipazioni in società collegate	8.4	54.054		51.597	
Partecipazioni disponibili per la vendita	8.5	26		26	
Imposte differite attive	8.6	51.152		43.665	
Altre attività finanziarie non correnti	8.7	7.190		16.776	
Altri crediti non correnti	8.8	280		308	
Totale Attività non correnti		1.319.249	0	1.317.157	0
Rimanenze	8.9	4.104		4.141	
Crediti commerciali	8.10	111.077	9.419	86.968	7.522
Crediti per imposte	8.11	14.941		14.800	
Altri crediti correnti	8.11	9.200		18.563	
Altre attività finanziarie correnti	8.7	13.300		7.190	
Cassa e disponibilità liquide	8.12	67.194		47.236	
Totale Attivo corrente		219.816	9.419	178.898	7.522
Attività cessate	6			10.732	
Elisione crediti e debiti vs attività cessate				(1.091)	
TOTALE ATTIVO		1.539.065	9.419	1.505.696	7.522
Capitale sociale	8.13	27.500		27.500	
Altre riserve	8.13	279.584		254.145	
Utile dell'esercizio	8.13	84.070		93.619	
Patrimonio netto di Gruppo		391.154		375.264	
Patrimonio netto di terzi	8.13	23		566	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi		391.177		375.830	
Fondo rischi e oneri	8.14	169.935		174.061	
Fondi relativi al personale	8.15	47.834		49.220	
Passività finanziarie non correnti	8.16	546.289		549.069	
Altri debiti non correnti	8.17	17.588			
Totale Passività non correnti		781.646		772.350	
Debiti commerciali	8.18	153.497	4.519	161.530	3.465
Debiti per imposte dell'esercizio	8.19	8.370		6.841	
Altri debiti	8.20	174.592		160.327	
Passività finanziarie correnti	8.16	29.783		27.530	
Totale Passivo corrente		366.242	4.519	356.228	3.465
Passività connesse alle attività cessate	6			2.379	
Elisione crediti e debiti vs attività cessate				(1.091)	
TOTALE PASSIVO		1.147.888	4.519	1.129.866	3.465
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.539.065	4.519	1.505.696	3.465

Conto Economico Consolidato

(importi in migliaia di Euro)	Note	2017		2016	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	697.698	40.493	653.512	37.834
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	28.281		46.622	
Totale ricavi		725.979	40.493	700.134	37.834
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(210.743)		(182.971)	
Materiali di consumo	9.4	(32.287)		(37.805)	
Altri costi operativi	9.5	(213.937)		(201.841)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.7	(26.006)		(43.114)	
Totale costi operativi		(482.973)	(13.858)	(465.731)	(12.241)
Margine Operativo lordo / EBITDA		243.006	26.635	234.403	25.593
Accantonamenti e svalutazioni	9.6	(32.218)		(5.497)	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(13.602)		(17.193)	
Ammortamenti	9.9	(69.296)		(61.714)	
Risultato operativo		127.890	26.635	149.999	25.593
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	8.135	8.135	9.842	9.842
Oneri finanziari	9.11	(18.167)		(18.940)	
Proventi finanziari	9.11	258		136	
Risultato prima delle imposte		118.116	34.770	141.037	35.435
Imposte	9.12	(35.667)		(47.263)	
Risultato netto da attività in funzionamento		82.449	34.770	93.774	35.435
Risultato netto da attività cessate	6/9.13	1.556	0	(130)	0
Risultato di pertinenza dei terzi		(65)		25	
Risultato del Gruppo		84.070	34.770	93.619	35.435
Risultato netto base per azione (espresso in unità di Euro)	9.14	0,34		0,37	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di Euro)	9.14	0,34		0,37	

Conto Economico Consolidato Complessivo

(importi in migliaia di Euro)	2017		2016	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Risultato del Gruppo	84.070	34.770	93.619	35.435
<i>- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>				
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	2.435		1.425	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	(584)		(438)	
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	1.851		987	
<i>- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	56		(1.813)	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(13)		653	
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	43		(1.160)	
Totale altre componenti dell'utile complessivo	1.894		(173)	
Totale utile complessivo dell'esercizio	85.899		93.471	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	85.964		93.446	
- Interessi di minoranza	(65)		25	

Rendiconto Finanziario Consolidato

(importi in migliaia di Euro)	2017		2016	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Risultato prima delle imposte	118.116		141.037	
<i>Rettifiche:</i>				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni materiali ed immateriali	69.296		61.803	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	(2.557)		(2.721)	
Variazione dei fondi del personale	(2.016)		(1.079)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	27.248		4.378	
Svalutazione di altre attività finanziarie	3.476		-	
Oneri finanziari netti	17.909		18.804	
Proventi / oneri da partecipazioni	(8.135)		(9.842)	
Pagamento sanzione AGCM (esclusa quota interessi)	(2.429)		-	
Altre variazioni non monetarie	15.289		(3.547)	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle attività cessate	1.556		(622)	
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	237.753		208.211	
Variazione rimanenze	(102)		465	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(42.579)	(1.897)	(5.461)	3.315
Variazione altre attività non correnti	28		33	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	5.614	1.054	14.519	520
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle attività cessate	-		2.151	
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	(37.039)	(843)	11.707	3.835
Imposte sul reddito pagate	(39.307)		(68.050)	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa delle attività cessate	-		849	
Cash flow derivante dall'attività operativa	161.407	(843)	152.717	3.835
Investimenti in immobilizzazioni:				
- immateriali (*)	(34.772)		(47.138)	
- materiali	(35.770)		(19.523)	
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
- materiali	107		1.647	
Dividendi incassati	7.801	7.801	2.935	2.935
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle attività cessate	(798)		301	
Cash flow assorbito dall'attività di investimento	(63.432)	7.801	(61.778)	2.935
Magazzino			9	
Crediti commerciali ed altre attività correnti			644	
Debiti commerciali ed altre passività correnti			(842)	
Fondi rischi e tfr			(592)	
Immobilizzazioni immateriali			2	
Immobilizzazioni materiali			122	
Attività non correnti al netto di passività non correnti			23	
Imposte differite attive			150	
Indebitamento finanziario			767	
Plusvalore incassato rispetto al patrimonio netto			872	
Cash flow derivante dall'operazione di vendita del 60% di Prime Aviation Services SpA	0	0	1.155	0
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi / (decrementi) dell'indebitamento a breve e m/l termine	289		(16.122)	
Variazione altre attività / passività finanziarie	(28)		(1.587)	
Variazione del patrimonio netto	(250)		-	
Dividendi distribuiti	(70.307)		(62.817)	
Interessi e commissioni pagati	(16.908)		(17.188)	
Interessi incassati	9		33	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di finanziamento delle attività cessate	-		-	
Cash flow assorbito dall'attività di finanziamento	(87.195)		(97.681)	
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	10.780	6.958	(5.587)	6.770
Disponibilità liquide di inizio periodo	56.414		62.001	
Disponibilità liquide di fine periodo	67.194		56.414	
- di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra attività cessate	0		9.178	
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine esercizio riportati in bilancio	67.194		47.236	

(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2017 è pari a 12.855 migliaia di Euro a fronte di 16.386 migliaia di Euro dell'esercizio 2016.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato

(importi in migliaia di Euro)	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili/ (perdite) portati a nuovo	Riserva utili/ (perdite) attuariali	Riserva 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 2015	27.500	5.500	240.654	(5.045)	(7.791)	83.850	344.668	541	345.209
Operazioni con gli azionisti									
Destinazione dell'utile di esercizio 2015			83.850			(83.850)	0		0
Dividendi deliberati			(62.850)				(62.850)		(62.850)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				(1.160)	987		(173)		(173)
Riclassificazione riserva da prima conversione agli IFRS			(4.947)	4.947			0		0
Risultato dell'esercizio						93.619	93.619	25	93.644
Saldo al 31 dicembre 2016	27.500	5.500	256.707	(1.258)	(6.804)	93.619	375.264	566	375.830
Operazioni con gli azionisti									
Destinazione dell'utile di esercizio 2016			93.619			(93.619)	0		0
Dividendi deliberati			(70.300)				(70.300)		(70.300)
Acquisto azioni SEA Prime			228				228	(478)	(250)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				42	1.850		1.892		1.892
Risultato dell'esercizio						84.070	84.070	(65)	84.005
Saldo al 31 dicembre 2017	27.500	5.500	280.254	(1.216)	(4.954)	84.070	391.154	23	391.177

DAVIDE OLDANI *café*

MONCLER

TODS

BOTTEC



Note esplicative al Bilancio Consolidato

1 Informazioni generali

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

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

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

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.

Attraverso la società SEA Handling SpA, controllata da SEA e liquidata nell'esercizio 2017, il Gruppo SEA ha fornito anche i servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta (attività di *Handling* di aviazione commerciale) fino al 31 agosto 2014. In particolare, come anticipato nella Relazione sulla Gestione nel contesto delle negoziazioni con la Unione Europea descritte nel paragrafo "Risk Management Framework", SEA ha assunto nel corso dell'esercizio 2014 la decisione di dismettere la linea di business handling di aviazione commerciale, procedendo da un lato alla messa in liquidazione di SEA Handling SpA, avvenuta in data 1° luglio 2014 (con esercizio provvisorio durato sino al 31 agosto 2014) e dall'altro assegnando il 27 agosto 2014 la partecipazione in Airport Handling Srl al Milan Airport Handling Trust. Le citate determinazioni hanno implicato quindi l'uscita dall'area di consolidamento di Airport Handling, in quanto l'assegnazione al Trust ha determinato il venir meno del controllo di SEA sulla società e, ai sensi dell'IFRS 5, l'inclusione del settore *handling* aviazione commerciale nelle *discontinued operation*, così come evidente dai dati di

confronto 2016. Il 10 luglio 2017 l'assemblea degli azionisti di SEA Handling ha approvato il bilancio finale di liquidazione al 30 giugno 2017 e il relativo piano di riparto.

Conseguentemente, negli esercizi 2016 e 2017 le attività di *handling* sono riferibili alla sola attività di *handling* di aviazione generale connessa alla operatività della collegata Signature Flight Support Italy Srl (posseduta indirettamente da SEA al 39,96%) e alla collegata Malpensa Logistica Europa SpA (detenuta al 25%) che operano quindi al di fuori del *business dell'handling* di aviazione commerciale.

Il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA in data 22 febbraio 2017 ha deliberato di autorizzare lo scioglimento e la messa in liquidazione del Consorzio Malpensa Construction, di cui SEA deteneva una quota di partecipazione, pari al 51% del capitale sociale. In data 15 marzo 2017 il Consiglio di Amministrazione del Consorzio ha deliberato in tal senso, approvando lo scioglimento e la messa in liquidazione. Con il bilancio finale di liquidazione al 31 ottobre 2017, la presentazione del piano di riparto e l'approvazione degli stessi da parte dei soci si è chiusa la liquidazione del Consorzio Malpensa Construction.

Si segnala infine 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 e (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.

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

Le attività svolte dal Gruppo SEA, poc'anzi brevemente illustrate, sono pertanto strutturate nei *business Commercial Aviation, General Aviation e Energy*, in relazione a ciascuno dei quali, il Gruppo percepisce proventi come più ampia-

mente specificato nel paragrafo 7 "Informativa per settori operativi".

2 Sintesi dei principi contabili adottati

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2017, come di seguito definito.

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2017 è stato redatto in migliaia di Euro così come le tabelle incluse nelle note esplicative.

2.1 Base di preparazione

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

Come nel bilancio 2016 si applica l'IFRS 5 al settore *dell'handling* di

aviazione commerciale il cui conto economico non concorre al risultato dell'esercizio 2017 su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma viene esposto in una specifica linea distinta del conto economico denominata "Risultato netto da attività cessate"; stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al settore *handling* aviazione commerciale, esposte sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo al 31 dicembre 2016. Nessun saldo patrimoniale è presente al 31 dicembre 2017 perché la società SEA Handling è stata liquidata nel corso dell'esercizio 2017.

In apposito paragrafo delle presenti note esplicative, cui si rinvia (Paragrafo 6 "Attività e passività cessate e risultato netto da attività cessate"), viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle attività cessate così come presentate nel Conto Economico Consolidato, nella situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata e nel Rendiconto Finanziario Consolidato.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2017 è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/2005. Per IFRS si intendono tutti gli "International Financial Reporting Standards", tutti gli "International Accounting Standards" (IAS), tutte le interpretazioni dell'"International Financial Reporting Interpretations Committee" (IFRIC), precedentemente denominato "Standing Interpretations Committee" (SIC), omologati e adottati dall'Unione Europea.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la situazione patrimoniale-finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/





non corrente”, per il conto economico complessivo lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il rendiconto finanziario il metodo di rappresentazione indiretto.

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

Il Bilancio Consolidato è stato redatto nel presupposto della continuazione dell'attività, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, pur in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono incertezze sulla continuità aziendale considerando i livelli di capitalizzazione esistenti e non

rilevando l'esistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale, operativo e di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. Nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2017 sono stati applicati gli stessi Principi Contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2016, opportunamente aggiornati come di seguito indicato. A seguito della emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato “SEA 3 1/8 2014-2021”, sono stati utilizzati i Principi Contabili IFRS 8 e IAS 33 in materia di informazione segmentale e utile per azione.

Si precisa che ai fini di una migliore esposizione di bilancio, lo schema di conto economico è stato presentato in due distinte tabelle

denominate: a) Conto Economico Consolidato e b) Conto Economico Consolidato Complessivo.

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

2.2 Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicabili dal 1° gennaio 2017

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali, gli emendamenti e interpretazioni la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2017, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti. L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni non ha avuto effetti sulla posizione finanziaria o sul risultato delle società del Gruppo.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
Amendment to IAS 7 Disclosure initiative	06 nov '17	09 nov '17	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '17	01 gen '17
Amendment to IAS 12 Recognition of deferred tax assets for unrealized losses	06 nov '17	09 nov '17	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '17	01 gen '17

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

Di seguito sono indicati i principi contabili internazionali, le

interpretazioni e le modifiche a esistenti principi contabili e interpretazioni, ovvero specifiche previsioni contenute nei principi e nelle interpretazioni approvati dallo IASB già omologati dall'Unio-

ne Europea, non ancora obbligatoriamente applicabili e non adottati in via anticipata dalle società del Gruppo:

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
IFRS 9 Financial instruments	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
IFRS 15 Revenue from contracts with customers	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
IFRS 16 Leases	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2019
Amendment to IFRS 2 Clarification and measurement of share based payment transactions	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
Annual improvements cycles 2014-2016	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
IFRIC 22 Foreign currency transactions and advance consideration	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
Amendment to IAS 40 Transfers of investment property	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
IFRIC 23 Uncertainty over income tax treatments	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2019
IFRS 9 Prepayment features with negative compensation	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2019
IAS 28 Long term interests in associates and joint ventures	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2019
Annual improvements cycles 2015-2017	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2019
IFRS 17 Insurance Contracts	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2021

Si precisa che non sono stati applicati anticipatamente principi contabili e/o interpretazioni, la cui applicazione risulterebbe obbligatoria per periodi che iniziano successivamente al 31 dicembre 2017.

L'analisi degli eventuali riflessi che i principi contabili, gli emendamenti e le interpretazioni di prossima applicazione potranno avere sull'informativa finanziaria delle società del Gruppo è di seguito riportata.

IFRS 9

Il nuovo principio IFRS 9, in vigore a partire dal 1° gennaio 2018, comprende, in particolare, la disciplina relativa alle 3 fasi contabili: classificazione e misurazione, *impairment* ed *Hedge Accounting*. Il gruppo SEA ha scelto l'applicazione completa del principio alla data del 1° gennaio 2018, benché il principio stesso preveda, solo per la parte di *Hedge Accounting* la possibilità di applicare la nuova normativa dal 1° gennaio 2019. Di seguito si analizzano i tre ambiti di applicazione dell'IFRS 9 dando evidenza degli impatti nella realtà SEA:

- a. dal punto di vista della classificazione e misurazione dovranno essere riclassificate le poste dell'attivo attualmente classificate come "Attività finanziarie disponibili per la vendita" in "Attività/Passività finanziarie valutate al FV a CE", e le attività relative agli Strumenti Finanziari partecipativi, attualmente classificati in attività valutate al costo ammortizzato in "Attività/Passività finanziarie valutate al FV a CE", in quanto non conformi al SPPI test, che prevede che un'attività, per poter essere iscritta al costo ammortizzato,

debba fornire il rimborso solo di capitale e interessi e con scadenze fisse per il rimborso del capitale.

- b. Impairment dei Crediti commerciali:** elemento chiave del nuovo principio è il passaggio dal concetto di 'Incurred Loss' a quello di 'Expected Loss': il fondo svalutazione crediti dovrà essere 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 cd. '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). Vi è inoltre la necessità di includere elementi forward looking nella determinazione dei 'risk ratio'. L'analisi ai fini del principio IFRS 9 si è basata sulle risultanze di un precedente progetto, svoltosi anch'esso nell'esercizio 2017, e avente come finalità quella di suddividere la clientela in classi di rating, coprendo con tale classificazione il 98% del fatturato di SEA. 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 o a scadere. Il risk ratio calcolato rappresenta la probabilità che il cliente non onori il debito e la percentuale di credito, ricavata da un'analisi dello storico, per cui il cliente potrebbe risultare inadempiente. Durante la fase di analisi si è provveduto alla creazione della suddetta matrice, e la differenza calcolata sul fondo svalutazione applicando il metodo attualmente in uso nel gruppo e la matrice non è materiale.

Questo risultato è giustificato dal fatto che anche nel modello di valutazione attualmente in uso sono compresi degli elementi *forward looking* che permettono al management la valutazione della perdita attesa.

- c. Hedge Accounting:** secondo le regole dettate dallo IAS 39, gli strumenti derivati sono trattati contabilmente in *hedge accounting*, applicando nello specifico il modello del *cash flow hedge* (copertura dei flussi finanziari attesi). In ragione dell'applicazione di detto trattamento contabile, le variazioni di *intrinsic value* dei derivati sono iscritte all'interno di una riserva di Patrimonio Netto (riserva di *cash flow hedge*) e al tempo stesso le variazioni del *time value* sono iscritte a Conto Economico. Il trattamento di copertura è supportato dalla predisposizione dell'apposita documentazione di copertura (*Hedging Relationship Documentation*) e dall'effettuazione dei c.d. 'test di efficacia' richiesti da IAS 39. Secondo IFRS 9 il trattamento contabile da utilizzare è quello che segue le logiche di *hedge accounting* definite per il modello del *cash flow hedge*, ma sia le variazioni dell'*intrinsic value* sia le variazioni del *time value* dovranno essere iscritte in due differenti riserve di Patrimonio netto. Alla data di prima applicazione il *time value* dei derivati dovrà quindi essere riconosciuto all'interno di un'apposita riserva di OCI, riclassificando l'importo dalla riserva straordinaria. Si è calcolato che alla data del 1° gennaio 2018 la riclassifica per il Gruppo SEA sarà pari a 720 Euro. Alle date di reporting successive, le variazioni di *time value* dovranno continuare ad essere rilevate all'interno della medesima riserva di OCI.

IFRS 15

Durante l'esercizio 2017 la società ha promosso un progetto di analisi per identificare gli impatti dell'applicazione del nuovo principio obbligatoria dal 1° gennaio 2018. Sono stati sottoposti ad analisi diverse tipologie di contratti, riscontrabili nei diversi settori di business del Gruppo, al fine di individuare casistiche particolari che richiedono una gestione, secondo le richieste dell'IFRS 15, diversa da quella attuale.

Le principali tematiche previste dal principio che potrebbero avere dei potenziali impatti sul Gruppo SEA sono di seguito elencate:

- **Combination of contracts:** secondo il paragrafo IFRS 15.17 «l'entità deve raggruppare due o più contratti conclusi contemporaneamente (o quasi) con il medesimo cliente e contabilizzarli come unico contratto, se sono soddisfatti uno o più dei seguenti criteri:
 - a.** i contratti sono negoziati per un unico obiettivo commerciale;
 - b.** l'importo del corrispettivo dovuto in forza di uno dei contratti dipende dal prezzo o dalle prestazioni dell'altro contratto;
 - c.** i beni o i servizi promessi nei contratti costituiscono un'unica "obbligazione di fare".
- **Transaction price:** L'IFRS 15.47 definisce il "Transaction Price" dell'operazione come "l'importo del corrispettivo a cui l'entità ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi. Il corrispettivo promesso nel contratto con il cliente può includere importi fissi, importi variabili o entrambi".
- **Collectability:** secondo l'IFRS 15 al paragrafo 9, l'entità deve contabilizzare il contratto con il cliente che rientra nell'ambi-

to di applicazione del presente Principio solo se sono soddisfatti tutti i criteri seguenti:

- a. le parti del contratto hanno approvato il contratto e si sono impegnate ad adempiere le rispettive obbligazioni;
 - b. l'entità può individuare i diritti di ciascuna delle parti per quanto riguarda i beni o servizi da trasferire;
 - c. l'entità può individuare le condizioni di pagamento dei beni o servizi da trasferire;
 - d. il contratto ha sostanza commerciale (ossia il rischio, la tempistica o l'importo dei flussi finanziari futuri dell'entità sono destinati a cambiare a seguito del contratto);
 - e. è probabile che l'entità riceverà il corrispettivo a cui avrà diritto in cambio dei beni o servizi che saranno trasferiti al cliente.
- **Principal vs Agent:** il principio chiede di valutare nelle transazioni tra le parti se l'entità agisce in qualità di "Principal" e quindi di responsabile del ser-

vizio reso oppure in qualità di "Agent" nel caso in cui la *performance obligation* cui la parte è tenuta consiste nel provvedere affinché sia un terzo a fornire i beni o servizi promessi.

Le conclusioni del progetto hanno evidenziato che l'attuale struttura dei contratti attivi legati ai vari business del Gruppo SEA e la relativa contabilizzazione sono compliant con le novità introdotte dal nuovo principio contabile. L'unica variazione riguarderà la riclassifica dall'esercizio 2018 di alcuni costi commerciali che saranno esposti a diretta riduzione dei ricavi.

IFRS 16

Dal 1° gennaio 2019 il nuovo standard IFRS 16 sostituirà lo IAS 17. Ogni contratto di leasing passivo, anche quelli ora considerati operativi (ad esempio i noleggi), saranno classificati come leasing finanziari. Potranno essere esclusi dall'applicazione del nuovo principio solo i leasing passivi la cui durata è inferiore ai 12 mesi o che fanno riferimento a beni il cui singolo valore è inferiore a 5.000 dollari. Il Gruppo ha identificato tutti i contratti pluriennali ad oggi in essere e relativi al pagamento di un canone per l'utilizzo di un *asset* di varia natura, escludendo quelli classificabili come "low value" o "short term lease", e gli *asset* aventi ad oggetto il pagamento di un corrispettivo per l'utilizzo di licenze software e ha definito la durata del "lease" sulla base dei termini contrattuali. A seguito di questa analisi si è quindi proceduto a valorizzare tali contratti effettuando un "ricalcolo overall" che determinasse un valore di "Right of Use" e di "Liability". Avendo la società optato per l'adozione del principio dal 1° gennaio 2019 e non per la *early adoption*, durante il 2018 saranno aggiornate le analisi al fine di definire i valori di riapertura da iscrivere in bilancio il 1° gennaio 2019.

2.4 Criteri e metodologie di consolidamento

Le situazioni contabili delle società incluse nell'area di consolidamento sono redatte facendo riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 e sono state opportunamente rettifiche, ove necessario, per uniformarle ai principi contabili del Gruppo.

L'area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2017 di SEA, delle sue controllate, e di quelle società sulle quali si esercita un'influenza notevole.

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

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

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

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di patrimonio netto e del risultato netto del periodo di loro spettanza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del patrimonio netto e del conto economico consolidato;
- le operazioni di aggregazione di imprese sono rilevate secondo il metodo dell'acquisizione (*acquisition method*). Secondo tale metodo il corrispettivo trasferito in un'aggregazione aziendale è valutato al *fair value*, calcolato come la somma dei fair value



delle attività trasferite e delle passività assunte dal Gruppo alla data di acquisizione e degli strumenti di capitale emessi in cambio del controllo dell'impresa acquisita. Gli oneri accessori alla transazione sono generalmente rilevati nel conto economico nel momento in cui sono sostenuti. Alla data di acquisizione, le attività identificabili acquisite e le passività assunte sono rilevate al *fair value* alla data di acquisizione; costituiscono un'eccezione le seguenti poste, che sono invece valutate secondo il loro principio di riferimento:

- imposte differite attive e passive;
- attività e passività per benefici ai dipendenti;
- passività o strumenti di capitale relativi a pagamenti basati su azioni dell'impresa acquisita o pagamenti basati su azioni relativi al Gruppo emessi in sostituzione di contratti dell'impresa acquisita;
- attività destinate alla vendita e *discontinued operation*;
- le acquisizioni di quote di minoranza relative a entità per le quali esiste già il controllo non sono considerate tali, bensì operazioni sul patrimonio netto; il Gruppo procede alla contabilizzazione a patrimonio netto dell'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita;
- gli utili e le perdite significativi, con i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, salvo per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati se significativi,

i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;

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

Società collegate

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

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

- il valore contabile di tali partecipazioni risulta allineato al patrimonio netto rettificato, ove necessario, per riflettere l'applicazione degli IFRS e comprende l'iscrizione dei maggiori valori attribuiti alle attività e alle passività e dell'eventuale avviamento individuati al momento dell'acquisizione;
- gli utili o le perdite di pertinenza del Gruppo sono contabilizzati dalla data in cui l'influenza notevole ha avuto inizio e fino alla data in cui l'influenza notevole cessa; nel caso in cui, per effetto delle perdite, la Società valutata con il metodo in oggetto evidenzi un patrimonio netto negativo, il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo, laddove questo ultimo si sia impegnato ad adempiere a obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite,



è rilevata in un apposito fondo; le variazioni patrimoniali delle Società valutate con il metodo del patrimonio netto non rappresentate dal risultato di conto economico sono contabilizzate direttamente a rettifica delle riserve di patrimonio netto;

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

2.5 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016 delle società incluse nell'area di consolidamento con il metodo integrale e con il metodo del patrimonio netto:

GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO

Ragione Sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 31/12/2017 (Euro)	Capitale sociale al 31/12/2016 (Euro)
SEA Handling SpA - Liquidata ⁽¹⁾	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	-	10.304.659
SEA Energia SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000	5.200.000
SEA Prime SpA ⁽²⁾	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Signature Flight Support Italy Srl ⁽³⁾	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	420.000	420.000
Consorzio Malpensa Construction - Liquidata ⁽⁴⁾	Via del Vecchio Politecnico, 8 - Milano	-	51.646
Dufrital SpA	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO SpA	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
SEA Services Srl	Via Caldera, 21 - Milano	105.000	105.000
Malpensa Logistica Europa SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000	6.000.000
Disma SpA	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2017 con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 31/12/2017	% Possesso del Gruppo al 31/12/2017	% Possesso del Gruppo al 31/12/2016
SEA Handling SpA - Liquidata ⁽¹⁾	Liquidata	0%	100%
SEA Energia SpA	Integrale	100%	100%
SEA Prime SpA ⁽²⁾	Integrale	99,91%	98,34%
Signature Flight Support Italy Srl ⁽³⁾	Patr. Netto	39,96%	39,34%
Consorzio Malpensa Construction - Liquidata ⁽⁴⁾	Liquidata	0%	51%
Dufrital SpA	Patr. Netto	40%	40%
SACBO SpA	Patr. Netto	30,979%	30,979%
SEA Services Srl	Patr. Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa SpA	Patr. Netto	25%	25%
Disma SpA	Patr. Netto	18,75%	18,75%

⁽¹⁾ La liquidazione di SEA Handling SpA è avvenuta alla data del 30 giugno 2017. L'Assemblea Straordinaria dei soci della controllata SEA Handling SpA in liquidazione del 9 giugno 2014 aveva deliberato di sciogliere anticipatamente la Società e di porla in liquidazione con decorrenza dal 1° luglio 2014, autorizzando anche l'eventuale esercizio provvisorio dell'impresa in data successiva al primo luglio, per il minimo periodo necessario (l'esercizio provvisorio è stato confermato nell'assemblea di SEA Handling in liquidazione del 30 luglio 2014 per il periodo 1 luglio - 31 agosto 2014). La decisione di dismettere il settore handling aviazione commerciale, non aveva determinato l'uscita dall'area di consolidamento del Gruppo ma l'applicazione dell'IFRS 5 alle attività discontinue.

⁽²⁾ In data 7 settembre 2017 SEA SpA ha acquistato da terzi 150.431 azioni ordinarie di SEA Prime SpA, con valore nominale di 0,31 € ciascuna, per un corrispettivo di 250 migliaia di euro.

⁽³⁾ Collegata di SEA Prime SpA (il 1° aprile 2016 è stato ceduto il 60% delle azioni).

⁽⁴⁾ Con il bilancio finale di liquidazione al 31 ottobre 2017, la presentazione del piano di riparto e l'approvazione degli stessi da parte dei soci si è chiusa la liquidazione del Consorzio Malpensa Construction.

2.6 Conversione di operazioni denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale

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

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

2.7 Criteri di valutazione

Immobilizzazioni immateriali

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

(a) Diritti sui beni in concessione

I "Diritti sui beni in concessione" rappresentano il diritto del Concessionario a utilizzare il bene in concessione (c.d. metodo dell'attività immateriale) in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e la costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. Il valore corrisponde al "fair value" dell'attività di progettazione e costruzione maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati, nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23, durante la fase di costruzione. Il fair value dei servizi di costruzione è determinato sulla base dei costi effettivamente sostenuti maggiorati di un *mark up* del 6% rappresentativo

della miglior stima circa la remunerazione dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo sia di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività, così come previsto dall'IFRIC12. La logica di determinazione del *fair value* discende dal fatto che il concessionario deve applicare quanto previsto dal paragrafo 12 dello IAS 18 e pertanto se il *fair value* dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi di costruzione effettuati.

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con lo IAS 11 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico "Ricavi per lavori su beni in concessione".

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

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

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

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

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

(b) Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre

Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti similari

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

Computer software

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

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

Immobilizzazioni materiali

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

Beni immobili

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dal Gruppo nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbligo a carico di SEA di provvedere alla manutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali stru-

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

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

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

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

Beni mobili

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

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

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

ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

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

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

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

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

Investimenti immobiliari

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

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

Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le immobilizzazioni immateriali e le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono analizzate al fine di identificare l'esistenza di eventuali indicatori di riduzione del loro valore. Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore re-

cuperabile delle suddette attività, imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è il maggiore tra il suo *fair value*, ridotto dei costi di vendita e il suo valore d'uso, laddove quest'ultimo è il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene. Nel determinare il *fair value* si considera il costo di acquisto di uno specifico bene che tiene conto di un coefficiente di deprezzamento (tale coefficiente tiene conto delle effettive condizioni del bene). Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati con un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Una riduzione di valore è riconosciuta a conto economico quando il valore di iscrizione dell'attività è superiore al valore recuperabile. Se

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

Attività finanziarie

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

- attività finanziarie a *fair value* a conto economico;
- crediti e finanziamenti attivi;
- attività disponibili per la vendita.

Le attività finanziarie sono iscritte all'attivo patrimoniale nel momento in cui la Società diviene parte dei contratti connessi alle stesse. Le attività finanziarie cedute sono eliminate dall'attivo dello stato patrimoniale, quando il diritto a ricevere i flussi di cassa è trasferito unitamente a tutti i rischi e benefici associati alla proprietà.

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

(a) Attività finanziarie a fair value a conto economico

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



(b) Crediti e finanziamenti attivi

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

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

(c) Attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività disponibili per la vendita sono strumenti finanziari non derivati esplicitamente designati in questa categoria, ovvero che non trovano classificazione in nessuna delle precedenti categorie e sono compresi nelle attività non correnti a meno che il management intenda cederli nei 12 mesi successivi dalla data del bilancio. Tali attività finanziarie sono valutate al *fair value* e gli utili o perdite da valutazione sono imputati a una riserva di patrimonio netto afferente le "altre componenti dell'utile complessivo" (altre componenti del conto economico); la loro rilevazione a conto economico è effettuata solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene ef-

fettivamente ceduta, o, nel caso di variazioni cumulate negative, quando si valuta che la riduzione di valore già rilevata a patrimonio netto non potrà essere recuperata in futuro.

Nel caso di partecipazioni classificate come partecipazioni disponibili per la vendita, un prolungato o significativo declino nel *fair value* della partecipazione al di sotto del costo iniziale è considerato un indicatore di perdita di valore.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata. Quando i derivati di copertura coprono il rischio di variazione del *fair value* degli strumenti oggetto di copertura (*fair value hedge*, es. copertura della variabilità del *fair value* di attività/passività a tasso fisso), i derivati sono rilevati al *fair value* con imputazione degli effetti a conto economico; coerentemente, gli strumenti oggetto di copertura sono adeguati per riflettere le variazioni del *fair value* associate al rischio coperto. Quando i derivati coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa degli strumenti oggetto di copertura (*cash flow hedge*), le coperture effettuate vengono designate a fronte dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari attribuibile ai rischi che in un momento successivo possono influire sul conto economico. La parte efficace della variazione di *fair value* della parte di contratti derivati che sono stati designati come di copertura secondo i requisiti previsti dallo IAS 39, viene rilevata in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "altre componenti del conto economico complessivo"); tale riserva viene poi imputata a conto

economico nell'esercizio in cui la transazione coperta influenza il conto economico. La parte inefficace della variazione di *fair value* della parte di contratti derivati, così come l'intera variazione di *fair value* dei derivati, che non sono stati designati come di copertura o che non ne presentano i requisiti richiesti dal citato IAS 39, viene invece contabilizzata direttamente a conto economico nella voce "proventi / oneri finanziari".

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

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti inizialmente al *fair value* e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato al netto del fondo svalutazione crediti. Qualora vi sia un'obiettiva evidenza di indicatori di riduzioni di valore, l'attività viene ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro.

L'obiettiva evidenza di perdita di valore è verificata considerando, tra l'altro, rilevanti inadempimenti contrattuali, significative difficoltà finanziarie, rischio di insolvenza della controparte. I crediti sono esposti al netto degli accantonamenti al fondo svalutazione. Se negli esercizi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato; diversamente, se

vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stata effettuata la svalutazione. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 4.1.

Rimanenze

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

Disponibilità liquide

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

Fondi rischi e oneri

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

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione

informativa su impegni e rischi e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione

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

Il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione accoglie, pertanto, la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

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

Fondi relativi al personale Fondi pensione

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

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

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



po adottava già al 31 dicembre 2012 l'*accounting choice* prevista dal principio IAS 19 che prevedeva che gli utili e perdite attuariali fossero rilevati direttamente nel patrimonio netto e, conseguentemente, l'entrata in vigore dello IAS 19R che elimina trattamenti alternativi a quello già adottato dal Gruppo non ha impatti sulla classificazione comparativa delle voci interessate.

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

Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

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

Passività finanziarie

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

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

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

Debiti commerciali e altri debiti

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

Operazioni di reverse factoring-indiretto

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

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

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

Riconoscimento dei ricavi

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

I ricavi, principalmente riferibili alle prestazioni di servizi sono riconosciuti nell'esercizio nel quale i servizi sono resi.

I canoni attivi e le *royalty* sono riconosciuti nell'esercizio di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti.

Milano Malpensa

Best European Airport of 2015



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

I ricavi derivanti dalla produzione di energia elettrica e termica sono contabilizzati per competenza sulla base delle quantità effettivamente prodotte espresse in kWh. Le tariffe applicate sono quelle previste dai contratti in essere; alcune sono a prezzo fisso altre a prezzo indicizzato.

Certificati verdi, certificati bianchi e quote di emissione

Le Società che producono energia elettrica da fonti rinnovabili ricevono i certificati verdi dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE). La rilevazione dei ricavi avviene nell'esercizio di competenza sia nel caso di certificati emessi a preventivo sia nel caso di certificati emessi a consuntivo. In sede di redazione del Bilancio Consolidato è iscritto un credito verso il GSE in contropartita alla rilevazione dei ricavi che si regola al momento della

vendita dei certificati con iscrizione del credito commerciale verso clienti.

Analogo trattamento contabile è stato adottato con riferimento ai certificati bianchi che sono assegnati dal GSE (per la prima volta nel 2013, per gli anni 2012 e 2013) a seguito del riconoscimento come CAR (Cogenerazione ad Alto Rendimento) della centrale di Malpensa.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nell'esercizio relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della percentuale di completamento e, sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di un 6% rappresentativo, sia della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo SEA, sia del *mark up* per l'attività svolta al pari di un *general constructor* (come previsto dall'*IFRIC 12*).

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti (IAS 20).

Contributi in conto capitale

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

Contributi in conto esercizio

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico.

Riconoscimento dei costi

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

Gli incentivi concessi ai vettori, e determinati in funzione del numero di passeggeri trasportati, e fatturati dai vettori stessi alla Società per il *(i)* mantenimento del

traffico presso gli scali ovvero (ii) per lo sviluppo del traffico tramite il potenziamento di rotte esistenti o inserimento di nuove rotte, sono considerati costi commerciali e, come tali, classificati nei “Costi operativi” e rilevati in correlazione ai ricavi a cui sono riferibili. In particolare, a giudizio del management che monitora l’efficacia di queste iniziative commerciali alla pari di altre iniziative di *marketing* classificate tra i costi commerciali, nonostante tali incentivi siano parametrati a talune voci specifiche di ricavo e a esse proporzionate, per la loro natura di impulso al traffico o alla crescita dello scalo, da un punto di vista gestionale devono essere considerati unitariamente a tutti i costi sostenuti dalla Società in ambito commerciale e di *marketing* e sono quindi esposti nei *management account* e valutati nei KPI aziendali unitamente ai costi di *marketing*. In tale contesto è stata quindi presa la decisione di classificare tale fattispecie di incentivo, nella comunicazione finanziaria annuale in modo coerente alla visione gestionale.

Proventi finanziari

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

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza e includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell’interesse effettivo e le differenze cambio passive. Gli oneri finanziari sostenuti a fronte di investimenti in attività per le quali normalmente trascorre un determinato perio-

do di tempo per rendere l’attività pronta per l’uso o per la vendita (*qualifying asset*) sono capitalizzati e ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono conformemente a quanto previsto dalla nuova versione dello IAS 23.

Imposte

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

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

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

Le altre imposte non correlate al reddito, come le tasse sugli immo-

bili, sono incluse tra gli “altri costi operativi”.

In caso di consolidato fiscale, ciascuna società trasferisce alla società consolidante il reddito o la perdita fiscale; la società consolidante rileva un credito nei confronti delle società che apportano imponibili fiscali pari all’IRES da versare. Per contro, nei confronti delle società che apportano perdite fiscali, la consolidante iscrive un debito.

Dividendi

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

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

3 Stime e assunzioni

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

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che, relativamente al Gruppo, richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli Amministratori nell’elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento, nelle condizioni sottostanti le assunzioni

utilizzate, potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari consolidati.

(a) Riduzione di valore delle attività

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

(b) Ammortamenti

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

e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. L'eventuale aggiornamento della residua vita utile comporterà una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

(c) Fondi rischi e oneri

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

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

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

A fronte dei rischi di natura legale, fiscale e giuslavoristica, sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo delle obbligazioni in essere alla data di bilancio. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi

rappresenta pertanto la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono dai fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio separato. Inoltre il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, iscritto in applicazione dell'IFRIC 12, accoglie la miglior stima degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

(d) Crediti commerciali

Se vi è l'obiettiva evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore nei crediti commerciali, gli stessi sono ridotti in misura tale da risultare pari al loro presunto valore di realizzo tramite l'apposizione di un fondo svalutazione crediti. L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima è basata su fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo.

(e) Attività finanziarie

La valutazione della recuperabilità del credito finanziario verso Milan Airport Handling Trust, sorto con l'assegnazione della partecipazione Airport Handling al citato Trust e la sottoscrizione di strumenti finanziari partecipativi emessi da Airport Handling successivamente alla assegnazione al Trust, è effettuata sulla base delle migliori conoscenze delle prospettive di esito delle operazioni di cessione

della società da parte del Trust e di valutazione del valore dell'interessenza residuale alla citata cessione ed è quindi soggetta all'ordinaria alea di incertezza dei processi negoziali di dismissione di investimenti finanziari nonché delle prospettive di redditività futura dell'investimento.

4 Gestione dei rischi

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

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

4.1 Rischio credito

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

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

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

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

In applicazione delle *policy* interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie a prima richiesta emesse

da soggetti di primario *standing* creditizio o da depositi cauzionali.

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

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

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

CREDITI COMMERCIALI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Crediti commerciali verso clienti	203.516	159.619
- di cui scaduto	121.048	80.991
Fondo svalutazione crediti commerciali	(101.858)	(80.173)
Crediti commerciali verso imprese collegate	9.815	7.612
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(396)	(90)
Totale crediti commerciali netti	111.077	86.968

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

CREDITI COMMERCIALI VERSO CLIENTI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
da meno di 180 giorni	22.661	6.015
da più di 180 giorni	98.387	74.976
Totale crediti commerciali scaduti	121.048	80.991

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2017 e 2016, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali e dei crediti oggetto di contestazioni, con l'indicazione delle fidejussioni bancarie e depositi cauzionali a garanzia dei crediti.

CREDITI COMMERCIALI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Crediti commerciali verso clienti e collegate	213.331	167.231
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	95.965	44.573
(ii) crediti oggetto di contestazioni	21.098	23.327
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	96.268	99.331
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	3.985	13.091
Fidejussioni e depositi cauzionali	74.177	74.274
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	77,1%	74,8%

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio dirette ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2017 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

- rischio tasso di interesse;
- rischio tasso di cambio;
- rischio prezzo delle *commodity*, legato alla volatilità dei prezzi delle *commodity* energetiche, in

capo a SEA Energia.

a) Rischio tasso di interesse

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

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

L'esposizione a tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di *cash flow*). Relativamente a tale rischio, ai fini della relativa copertura, il Gruppo SEA fa ricorso a contratti derivati, che tra-

sformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi, permettendo in tal modo di ridurre il rischio originato dalla volatilità dei tassi. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono contabilmente rappresentati mediante la metodologia *cash flow hedge*.

Al 31 dicembre 2017 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 esclusivamente dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi. Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non faceva ricorso a indebitamento a breve termine).

L'indebitamento finanziario a medio lungo termine al 31 dicembre 2017 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

(importi in migliaia di Euro)	Scadenza	al 31 dicembre 2017		al 31 dicembre 2016	
		Importo	Tasso medio	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2021	300.000	3,125%	300.000	3,125%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2017 al 2037	261.849	1,08%	261.538	1,22%
o/w a Tasso Fisso		51.557	3,89%	57.895	3,89%
o/w a Tasso Variabile ^(*)		210.292	0,39%	203.643	0,45%
Altri Finanziamenti Bancari	2020	154	0,50%	176	0,50%
o/w a Tasso Fisso		154	0,50%	176	0,50%
o/w a Tasso Variabile					
Indebitamento finanziario lordo a m/l termine		562.003	2,17%	561.714	2,24%

^(*) Include: (i) tranches a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 32% al 31.12.2017 e il 36% al 31.12.2016); (ii) Euro 80 milioni di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento finanziario a medio lungo termine al 31 dicembre 2017 è pari a Euro 562.003 migliaia, pressoché stabile rispetto al 31 dicembre 2016, per l'effetto combinato dell'erogazione di Euro 20 milioni di linee BEI a fine giugno 2017, compensata dalla prosecuzione

del processo di ammortamento degli altri finanziamenti per Euro 19.710 migliaia. Il costo medio di tale indebitamento si è ridotto di 7 *basis points*, toccando il 2,17% al 31 dicembre 2017. Considerando anche le operazioni di copertura dal rischio tasso ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti

BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari al 2,78%, in diminuzione rispetto al 2,83% di fine dicembre 2016 (-5 *basis points*).

Al 31 dicembre 2017 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 MM)	Cedola	Tasso annuale
SEA SpA 3 1/8 04/17/21	SEA SpA	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 31 dicembre 2017 è pari a Euro 593.482 migliaia (in riduzione rispetto a Euro 596.283 migliaia al 31 dicembre 2016). Tale valore è stato determinato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale ed interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per il prestito obbligazionario che è quotato in un mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2017;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capi-

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

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 13.

b) Rischio di cambio

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

Gruppo SEA non ritiene necessario attivare coperture specifiche a fronte di tale rischio in quanto gli importi in valuta diversa dall'euro sono modesti e i relativi incassi e pagamenti tendono a compensarsi reciprocamente.

c) Rischio prezzo delle commodity

Il Gruppo SEA, limitatamente alla sola SEA Energia, è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle *commodity* energetiche trattate, ovvero gas. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity* energetiche, che risentono principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Nel Gruppo SEA, tali fluttuazioni vengono assorbite attraverso formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing* adottate nei contratti di vendita.

Si segnala che, nel corso del 2017, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, pur non escludendo di poterle effettuare nei periodi futuri.

COPERTURE TASSO D'INTERESSE

(importi in migliaia di Euro)	Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 31/12/2017	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2017	Fair value al 31/12/2016
	10.000	8.387	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.020,4)	(1.351,4)
	5.000	4.194	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(510,2)	(675,7)
	15.000	11.379	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.342,3)	(1.793,5)
IRS	10.000	6.786	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(751,5)	(1.014,2)
	11.000	7.207	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(796,9)	(1.075,6)
	12.000	7.448	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(811,7)	(1.099,9)
	12.000	7.448	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(811,7)	(1.099,9)
Collar	10.000	6.786	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(596,6)	(810,3)
	11.000	6.828	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(586,8)	(800,3)
Totale		66.462				(7.228,0)	(9.720,7)

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

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 31 dicembre 2017 il Gruppo SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per Euro 180 milioni, di cui Euro 120 milioni di linea *revolving* disponibile sino ad aprile 2020 ed Euro 60 milioni relativi a linee su raccolta BEI, il cui utilizzo è previsto entro dicembre 2018, per durate fino al dicembre 2037. Al 31 dicembre 2017 il Gruppo SEA dispone anche di ulteriori Euro 158 milioni 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 corren-

te, con una scadenza media dell'indebitamento finanziario di medio lungo termine superiore ai 5 anni, compreso il prestito obbligazionario emesso nel 2014. Non considerando il prestito obbligazionario, il restante indebitamento ha una scadenza di circa 7 anni (e di questo il 19% oltre i 10 anni).

Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e leasing) e commerciali in essere al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016:

PASSIVITÀ AL 31 DICEMBRE 2017

(importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	35,4	75,0	368,0	169,1	647,5
Debiti commerciali	153,5				153,5
Totale debito	188,9	75,0	368,0	169,1	801,0

PASSIVITÀ AL 31 DICEMBRE 2016

(importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	35,4	70,9	375,0	170,0	651,3
Debiti commerciali	161,5				161,5
Totale debito	196,9	70,9	375,0	170,0	812,8

Al 31 dicembre 2017 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dalle quote capitali da rimborsare in prosecuzione dell'ammortamento di alcune tranches 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 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 *basis point*.

b. Metodi di calcolo:

- la remunerazione dei depositi bancari è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari del Gruppo SEA;
- i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;
- gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto al



medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento.

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

(importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2017		31 dicembre 2016	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-8,73	302,57	-31,37	336,79
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽¹⁾	394,50	-1.039,74	677,69	-1.085,99
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽²⁾	-361,96	361,96	-439,92	439,92
Strumenti derivati di copertura (fair value) ⁽³⁾	-1.012,61	984,17	-1.398,54	1.342,50

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

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

⁽³⁾ quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture

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.

Inoltre, 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. 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

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016 del Gruppo.

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017					Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altre attività finanziarie non correnti			16.776			16.776
Altri crediti non correnti			280			280
Crediti commerciali			111.077			111.077
Crediti per imposte			14.941			14.941
Altri crediti correnti			9.200			9.200
Altre attività finanziarie correnti			7.190			7.190
Cassa e disponibilità liquide			67.194			67.194
Totale	-	-	226.658	26	-	226.684
Passività finanziarie non correnti	7.228				539.061	546.289
- di cui debito verso obbligazionisti					298.441	298.441
Altri debiti non correnti					17.588	17.588
Debiti commerciali					153.497	153.497
Debiti per imposte dell'esercizio					8.370	8.370
Altri debiti correnti					174.591	174.591
Passività finanziarie correnti esclusi leasing					29.781	29.781
Passività finanziarie correnti per leasing					3	3
Totale	7.228	-	-	-	922.891	930.119

GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO

al 31 dicembre 2016

(importi in migliaia di Euro)	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Totale
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altre attività finanziarie non correnti			16.776			16.776
Altri crediti non correnti			308			308
Crediti commerciali			86.968			86.968
Crediti per imposte			14.800			14.800
Altri crediti correnti			18.563			18.563
Altre attività finanziarie correnti			7.190			7.190
Cassa e disponibilità liquide			47.236			47.236
Totale	-	-	191.841	26	-	191.867
Passività finanziarie non correnti	9.721				539.348	549.069
- di cui debito verso obbligazionisti					298.008	298.008
Debiti commerciali					161.530	161.530
Debiti per imposte dell'esercizio					6.841	6.841
Altri debiti correnti					160.327	160.327
Passività finanziarie correnti esclusi leasing					27.499	27.499
Passività finanziarie correnti per leasing					31	31
Totale	9.721	-	-	-	895.576	905.297

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

5.1 Informativa sul fair value

In relazione agli strumenti finanziari valutati al *fair value*, vengono rappresentate nella tabella seguente le informazioni sul me-

todo scelto dal Gruppo per la determinazione del *fair value*. Le metodologie applicabili sono distinte nei seguenti livelli, sulla base della fonte delle informazioni disponibili, come di seguito descritto:

- livello 1: prezzi praticati in mercati attivi;
- livello 2: valutazioni tecniche ba-

sate su informazioni di mercato osservabili, sia direttamente che indirettamente;

- livello 3: altre informazioni.

Nella tabella di seguito vengono rappresentate le attività e le passività del Gruppo che sono misurate al *fair value* al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016:



al 31 dicembre 2017

(Importi in migliaia di Euro)	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		7.228	
Totale		7.228	26

al 31 dicembre 2016

(Importi in migliaia di Euro)	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		9.721	
Totale		9.721	26

6 Attività e passività cessate e risultato netto da attività cessate

Nel presente capitolo viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle *Attività cessate* così come presentate nel Conto economico, nella Situazione patrimoniale-finanziaria e nel Rendiconto finanziario consolidati.

Da un punto di vista metodologico si precisa che, con l'applicazione dell'IFRS 5, il conto economico del settore *handling* di aviazione commerciale non concorre al risultato dell'esercizio 2016 e 2017 su ogni linea di costo e ricavo per

natura, ma viene esposto in una specifica linea distinta del conto economico denominata "Risultato netto da attività cessate". Stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al settore *handling* aviazione commerciale al 31 dicembre 2016, esposte sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo.

Con riferimento al Rendiconto finanziario, tutti i flussi di cassa relativi alle Attività cessate sono stati rappresentati in apposite voci relative alle operazioni dell'esercizio, alle attività di investimento e alle attività di finanziamento del Rendiconto finanziario consolidato.

Si ricorda che il risultato netto delle attività cessate 2016 e 2017 e le attività cessate e le passività connesse alle attività cessate 2016 sono quelli relativi a SEA Handling liquidata al 30 giugno 2017, visto che Airport Handling, per effetto dell'assegnazione al Trust Milan Airport Handling Trust, avvenuta il 26 agosto 2014, non rientra nel perimetro di consolidamento. Non si evidenziano limiti di comparabilità dei due esercizi in quanto SEA Handling era in entrambi gli esercizi una società non operativa.

Il dettaglio dei valori economici riportati tra le attività cessate è di seguito presentato:

CONTO ECONOMICO ATTIVITÀ CESSATE

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016	Delta	Delta %
	Totale	Totale		
Ricavi di gestione	299	383	(84)	-21,9%
Totale ricavi	299	383	(84)	-21,9%
Costi operativi				
Costi del lavoro	(10)	(120)	110	-91,7%
Altri costi operativi	(369)	(547)	178	-32,5%
Totale costi operativi	(379)	(667)	288	-43,2%
Margine Operativo lordo / EBITDA	(80)	(284)	204	-71,8%
Accantonamenti e svalutazioni	1.636	194	1.442	743,3%
Risultato operativo	1.556	(90)	1.646	-1828,9%
Proventi finanziari	-	2	(2)	-100,0%
Risultato prima delle imposte	1.556	(88)	1.644	-1868,2%
Imposte	-	(42)	42	-100,0%
Risultato netto da attività cessate	1.556	(130)	1.686	-1296,9%

I ricavi di gestione dell'esercizio 2017 ammontano complessivamente a 299 migliaia di Euro e comprendono principalmente sopravvenienze attive generate dall'attività liquidatoria dei debiti.

I costi operativi sostenuti nell'esercizio 2017 sono pari a 379 migliaia di Euro e includono: *i) Costi del lavoro* per 10 migliaia di Euro, relativi a spese legali legate alla definizione di contenziosi in materia di lavoro; *ii) Altri costi operativi* per 369 migliaia di Euro relativi principalmente a costi per consulenze professionali e legali, a emolumenti del Collegio Sinda-

cale e al service amministrativo prestato da SEA SpA. Inoltre sono state registrate le perdite legate alla chiusura di posizioni creditorie inesigibili.

La voce **Accantonamenti e svalutazioni** impatta positivamente sul conto economico per 1.636 migliaia di Euro e comprende: *i)* lo scioglimento del fondo oneri futuri e il rilascio del fondo franchigie per sopraggiunti termini di prescrizione, ritenendo inoltre che il venir meno del soggetto aggredibile, da parte del soggetto che ha subito il danno, annulli il rischio di richiesta di risarcimento (1.511 mi-

glaia di Euro); *ii)* la rilevazione di ripristini di valore di crediti per 125 migliaia di Euro ritenuti inesigibili in passato, a seguito degli incassi pervenuti nel 2017.

La voce imposte, pari a 42 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016, si riferiva all'effetto *reversal* delle imposte anticipate contabilizzate al 31 dicembre 2015.

Le Attività cessate e le Passività connesse alle attività cessate al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016 sono riportate nella tabella seguente:

SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA DELLE ATTIVITÀ CESSATE

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
	Totale	Totale
ATTIVITÀ		
Immobilizzazioni materiali		32
Imposte differite attive		0
Totale Attività non correnti	0	32
Crediti commerciali		0
Altri crediti		1.522
Cassa e disponibilità liquide		9.178
Totale Attivo corrente	0	10.700
TOTALE ATTIVO delle attività cessate	0	10.732
PASSIVITÀ		
Capitale sociale		10.305
Altre riserve		(1.822)
Utile/(Perdita) dell'esercizio		(130)
Patrimonio netto	0	8.353
Fondo rischi e oneri		1.704
Totale Passività non correnti	0	1.704
Debiti commerciali		645
Debiti per imposte dell'esercizio		7
Altri debiti		23
Totale Passivo corrente	0	675
TOTALE PASSIVITÀ connesse alle attività cessate	0	2.379
TOTALE PASSIVITÀ connesse alle attività cessate e PATRIMONIO NETTO	0	10.732

Il "Totale attivo delle attività cessate" e il "Totale Passività connesse alle attività cessate" al 31 di-

cembre 2017 sono nulli a seguito della liquidazione avvenuta al 30 giugno 2017.

Il dettaglio dei flussi finanziari relativi alle attività cessate è di seguito riportato:

RENDICONTO FINANZIARIO DELLE ATTIVITÀ CESSATE

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Cash flow derivante dall'attività operativa		
Risultato prima delle imposte delle attività cessate	1.556	(88)
<i>Rettifiche:</i>		
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	(1.636)	(131)
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	0	(31)
Oneri finanziari netti	0	(1)
Altre variazioni non monetarie	(137)	(372)
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle attività cessate	(217)	(623)
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(195)	2.309
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(418)	(157)
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle attività cessate	(613)	2.152
Incasso del beneficio fiscale al netto delle imposte sul reddito pagate	0	848
Cash flow generato (assorbito) dall'attività operativa delle attività cessate	(830)	2.377
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	32	301
Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	0	0
Disinvestimenti in immobilizzazioni finanziarie	0	0
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle attività cessate	32	301
Rimborso finale liquidazione al socio SEA	(8.380)	0
Interessi incassati	0	1
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento delle attività cessate	(8.380)	1
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	(9.178)	2.679
Disponibilità liquide di inizio periodo	9.178	6.499
Disponibilità liquide di fine periodo	0	9.178



Nel 2017 l'attività operativa delle attività cessate ha assorbito liquidità per 830 migliaia di Euro, principalmente per pagamenti a fornitori e per gli esborsi conseguenti alla definizione di contenziosi civili.

Nel 2017 il "Cash flow generato dall'attività di investimento" rispecchia l'incasso avvenuto a marzo 2017 relativo ai beni ceduti a gennaio 2017 da SEA Handling a SEA SpA e identificati nel contratto siglato nel mese di dicembre 2016 per un valore totale di 32 mila Euro.

Il "Cash flow derivante dall'attività di finanziamento delle attività cessate" era pressoché nullo del 2016, mentre nel 2017 ammonta a 8.380 migliaia di Euro ed è relativo al rimborso finale di liquidazione disposto a favore dell'unico socio SEA SpA.

7 Informativa per settori operativi

A seguito dell'emissione di obbligazioni a tasso fisso per 300 milioni di Euro, avvenuta nel mese di aprile 2014, la Capogruppo rientra tra le società che, emettendo titoli azionari quotati in mercati regolamentati, sono tenute a fornire l'informativa richiesta dall'IFRS 8. Pertanto nella presente Relazione Finanziaria annuale sono esposti i dati per settore operativo al 31 dicembre 2017 e i relativi dati comparativi al 31 dicembre 2016. 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. Il business di Aviazione Generale includeva fino al 31 marzo 2016 l'attività di *handling* svolta presso gli scali di Linate, Malpensa, Venezia Tessera e Roma Ciampino. Tale business è stato consolidato con il metodo integrale fino al 31 marzo 2016, data in cui si è perfezionata la cessione del 60% della partecipazione precedentemente detenuta dal Gruppo in tale segmento.

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

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

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

INFORMATIVA DI SETTORE: DATI ECONOMICI E PATRIMONIALI AL 31 DICEMBRE 2017

(importi in migliaia di Euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	678.826	16.231	37.597	(34.956)	697.698
di cui Intercompany	(7.970)	(4.107)	(22.879)	34.956	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	670.856	12.124	14.718	0	697.698
EBITDA	233.435	7.867	1.704		243.006
EBIT	121.800	5.481	609		127.890
Proventi (oneri) da partecipazioni					8.135
Oneri finanziari					(18.167)
Proventi finanziari					258
Risultato prima delle imposte					118.116
Investimenti in Immobilizzazioni	64.729	5.964	1.447		72.140
Materiali	32.273	2.054	1.447		35.774
Immateriali	32.456	3.910			36.366

INFORMATIVA DI SETTORE: DATI ECONOMICI E PATRIMONIALI AL 31 DICEMBRE 2016

(importi in migliaia di Euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	634.109	15.891	41.897	(38.385)	653.512
di cui Intercompany	(8.239)	(4.141)	(26.005)	38.385	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	625.870	11.750	15.892	0	653.512
EBITDA	226.076	6.727	1.600		234.403
EBIT	144.873	4.907	219		149.999
Proventi (oneri) da partecipazioni					9.842
Oneri finanziari					(18.940)
Proventi finanziari					136
Risultato prima delle imposte					141.037
Investimenti in immobilizzazioni	62.663	5.647	1.177		69.487
Materiali	14.931	3.429	1.177		19.537
Immateriali	47.732	2.218			49.950

Per maggiori informazioni sulle attività dei business operativi, si rimanda al paragrafo "Andamento

operativo - Analisi di settore" della Relazione sulla gestione.

8 Note alla situazione patrimoniale - finanziaria

8.1 Immobilizzazioni immateriali

Le tabelle di seguito riepilogano le movimentazioni per gli esercizi

chiusi al 31 dicembre 2017 e 2016 relative alle immobilizzazioni immateriali.

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2016	Incrementi del periodo	Riclassifiche/giroconti	Distruzioni/vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	al 31 dicembre 2017
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.447.809	1.059	29.131	(50)		1.477.949
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	33.614	25.625	(25.750)	(1.003)		32.486
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	63.543		9.338			72.881
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.993	9.596	(8.837)			8.752
Altre	18.744	86	(1.885)			16.945
Totale valore lordo	1.571.703	36.366	1.997	(1.053)	0	1.609.013
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(488.341)			13	(45.012)	(533.340)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(55.609)				(6.554)	(62.163)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(16.642)		1.380		(66)	(15.328)
Totale fondo ammortamento	(560.592)	0	1.380	13	(51.632)	(610.831)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	959.468	1.059	29.131	(37)	(45.012)	944.609
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	33.614	25.625	(25.750)	(1.003)		32.486
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	7.934		9.338		(6.554)	10.718
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.993	9.596	(8.837)			8.752
Altre	2.102	86	(505)		(66)	1.617
Totale valore netto	1.011.111	36.366	3.377	(1.040)	(51.632)	998.182



Ai sensi dell'IFRIC 12, sono stati rilevati diritti su beni in concessione per 944.609 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 a fronte di 959.468 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato, in quanto destinati a essere devoluti al concedente al termine della concessione. L'ammortamento dell'esercizio 2017 è pari a 45.012 migliaia di Euro. Gli incrementi dell'esercizio pari a 30.190 migliaia di Euro derivano principalmente dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nei "Diritti su beni in concessione e acconti" e da riclassifiche e giroconti tra immobilizzazioni immateriali e materiali.

Sui beni rientranti nel diritto concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 8.14.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 32.486 migliaia di Euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in con-

cessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2017. L'incremento, pari a 25.625 migliaia di Euro, è espresso al netto del contributo dello Stato pari a 2.364 migliaia di Euro, incassato nell'esercizio 2017, per la realizzazione della stazione ferroviaria del Terminal 2 di Malpensa.

Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa ammontano a 13.415 migliaia di Euro e riguardano principalmente: *i)* la prosecuzione dei lavori di *restyling* dell'aerostazione del Terminal 1, con la realizzazione di nuove aree commerciali, delle aree di imbarco remote Schengen, in zona nord, con lo spostamento dei banchi gates per la creazione di aree di pre-imbarco, il completamento della riconfigurazione dell'area commerciale sud con la realizzazione di nuove aree commerciali e gli allestimenti di una nuova Sala Vip da dedicare ad un operatore; *ii)* nell'area Cargo, la realizzazione di un secondo magazzino (con una superficie di circa 15.000 mq) da destinare a operatori Cargo. A Linate, le cui opere ammontano a 12.203 migliaia di Euro, si riferiscono, principalmente, all'avvio degli interventi di riqualifica funzionale e *restyling* del Terminal e alla realizzazione di una nuova area di *de-icing* nel Piazzale Nord che prevede un allargamento di circa 22.000 mq del piazzale aeromobili, al fine di migliorare gli spazi e le operazioni per le attività di *de-icing*. Relativamente alle infrastrutture di volo, infine, sia a Malpensa che a Linate sono proseguiti gli interventi di riqualifica impiantistica finalizzati alla predisposizione dei sistemi *Advanced Surface Movement Guidance and Control System* che permetteranno una più chiara ed univoca indicazione dei percorsi da seguire, durante la fase di rullaggio degli aeromobili, nonché una migliore e più efficiente gestione delle luci sulle piste di

rullaggio. Le riclassifiche a beni in concessione, sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale delle opere sul Terminal 1 e dell'area di riconsegna bagagli sul Terminal 2.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 10.718 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (7.934 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), si riferiscono ad acquisti di componenti software per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale, sia gestionale. Nello specifico, gli investimenti hanno principalmente riguardato, nel corso del 2017, gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, di cui 8.837 migliaia di Euro relativi, principalmente, ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2017 presenta un saldo residuo di 8.752 migliaia di Euro, relativo agli interventi software ancora in corso di realizzazione.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del business nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2017 il Gruppo non ha individuato indicatori di *impairment*.

Nel corso dell'esercizio 2016 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2015	Modifica del perimetro	Incrementi del periodo	Riclassifiche/giroconti	Distruzioni/vendite	Ammortamenti/svalutazioni	al 31 dicembre 2016
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.385.102		896	63.435	(1.624)		1.447.809
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	54.044		40.301	(60.731)			33.614
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	54.910			8.633			63.543
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.898		8.753	(8.658)			7.993
Altre	19.090	(9)		25	(362)		18.744
Totale valore lordo	1.521.044	(9)	49.950	2.704	(1.986)	0	1.571.703
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(451.198)			(74)	1.122	(38.191)	(488.341)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(48.537)	1				(7.073)	(55.609)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Altre	(16.877)	6			362	(133)	(16.642)
Totale fondo ammortamento	(516.612)	7	0	(74)	1.484	(45.397)	(560.592)
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	933.904		896	63.361	(502)	(38.191)	959.468
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	54.044		40.301	(60.731)			33.614
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	6.373	1	0	8.633		(7.073)	7.934
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.898		8.753	(8.658)			7.993
Altre	2.213	(3)	0	25		(133)	2.102
Totale valore netto	1.004.432	(2)	49.950	2.630	(502)	(45.397)	1.011.111

La movimentazione relativa alla modifica del perimetro di consolidamento si riferisce alla perdita del controllo sulla partecipata

Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices SpA), a seguito della cessione del 60% della partecipazione, preceden-

temente detenuta da SEA Prime SpA, al Gruppo Signature.

GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO

8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione delle immobiliz-

zazioni materiali dal 31 dicembre 2016 al 31 dicembre 2017.

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2016	Incrementi del periodo	Riclas-sifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammor-tamenti / svaluta-zioni	al 31 dicembre 2017
Valore Lordo						
Beni immobili	206.872	14.955	2.871	(179)		224.519
Impianti e macchinari	107.510	306	358	(4)		108.170
Attrezzature industriali e commerciali	38.690	5.828	2	(331)		44.189
Altri beni mobili	62.521	2.612	4.200	(23)		69.310
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.489	12.073	(10.808)			9.754
Totale valore lordo	424.082	35.774	(3.377)	(537)		455.942
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Beni immobili	(88.386)			142	(6.213)	(94.457)
Impianti e macchinari	(65.362)			4	(2.556)	(67.914)
Attrezzature industriali e commerciali	(31.600)			330	(3.403)	(34.673)
Altri beni mobili	(48.458)			22	(5.490)	(53.926)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(233.806)			498	(17.662)	(250.970)
Valore netto						
Beni immobili	118.486	14.955	2.871	(37)	(6.213)	130.062
Impianti e macchinari	42.148	306	358		(2.556)	40.256
Attrezzature industriali e commerciali	7.090	5.828	2	(1)	(3.403)	9.516
Altri beni mobili	14.063	2.612	4.200	(2)	(5.490)	15.383
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.489	12.073	(10.808)			9.754
Totale valore netto	190.276	35.774	(3.377)	(40)	(17.662)	204.971

Gli investimenti correlati sia allo sviluppo del settore *Aviation* (che, come già rappresentato, in conformità all'applicazione dell'IFRIC 12, sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso) sia quelli del settore *Non Aviation*, pari a 2.871 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017, hanno riguardato principalmente i lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa. Gli incrementi della voce "beni immobili" comprendono, infine, l'acquisizione della proprietà dell'edificio dello *Sheraton* di Malpensa, perfezionata in data 18 dicembre 2017.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" comprendono, inoltre, l'acquisto di nuove attrezzature *de-icer* e di macchine spazaneve per 5.149 migliaia di Euro,

l'acquisto di banchi *gates* e postazioni di controllo per 205 migliaia di Euro, di nuovi trattori per traino aeromobili per 1.235 migliaia di Euro, nonché nuovi terminali video per 380 migliaia di Euro.

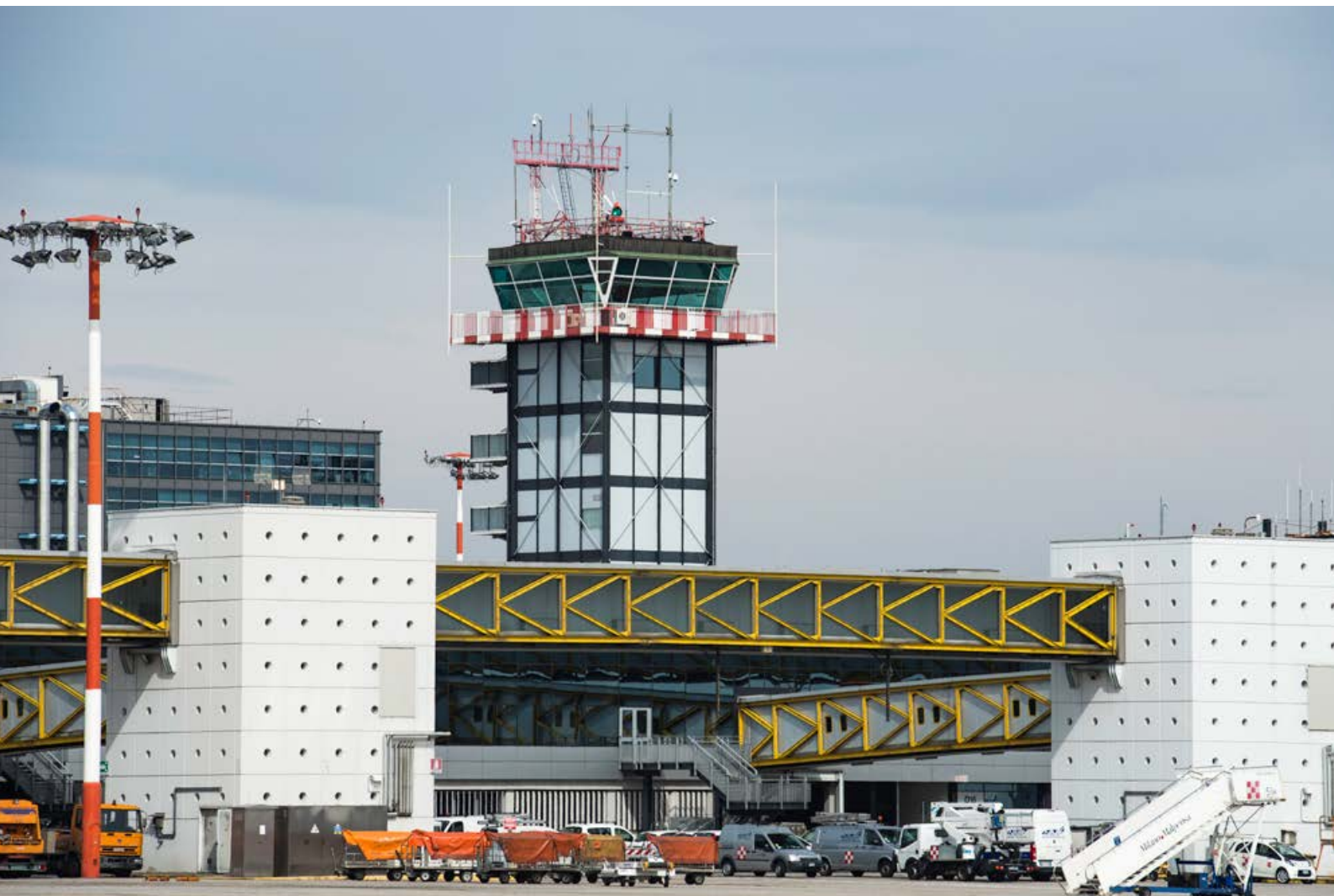
In data 22 novembre 2017, il Consiglio di Amministrazione di SEA Energia SpA ha deliberato l'acquisto di una nuova turbina con contestuale dismissione dell'attuale turbina TGC nei primi mesi del 2019. A seguito di tale delibera l'ammortamento della turbina della centrale di Malpensa è stato di ricalcolato, con l'ipotesi di un valore di recupero della stessa turbina pari a 1 milione di Euro.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del business

nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2017 il Gruppo SEA non ha individuato indicatori di *impairment*.

Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e della Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2017, rispettivamente a 504.868 migliaia di Euro e 7.019 migliaia di Euro.

Nel corso dell'esercizio 2016 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:



GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2015	Modifica del peri- metro	Incre- menti del periodo	Riclas- sifiche/ giroconti	Distru- zioni/ vendite	Ammor- tamenti/ svaluta- zioni	al 31 dicembre 2016
Valore Lordo							
Beni immobili	201.565		661	4.792	(151)	5	206.872
Impianti e macchinari	111.590	(753)	782	(13)	(4.096)		107.510
Attrezzature industriali e commerciali	37.728	(36)	6.265	19	(5.286)		38.690
Altri beni mobili	107.932	(260)	1.876	2.373	(49.400)		62.521
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.411		9.953	(9.875)			8.489
Totale valore lordo	467.226	(1.049)	19.537	(2.704)	(58.933)	5	424.082
Fondo ammortamento e svalutazioni							
Beni immobili	(82.221)				125	(6.290)	(88.386)
Impianti e macchinari	(67.392)	708		73	3.848	(2.599)	(65.362)
Attrezzature industriali e commerciali	(35.089)	17		(22)	5.200	(1.706)	(31.600)
Altri beni mobili	(91.599)	207		23	48.723	(5.812)	(48.458)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(276.301)	932		74	57.896	(16.407)	(233.806)
Valore netto							
Beni immobili	119.344		661	4.792	(26)	(6.285)	118.486
Impianti e macchinari	44.198	(45)	782	60	(248)	(2.599)	42.148
Attrezzature industriali e commerciali	2.639	(19)	6.265	(3)	(86)	(1.706)	7.090
Altri beni mobili	16.333	(53)	1.876	2.396	(677)	(5.812)	14.063
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.411		9.953	(9.875)			8.489
Totale valore netto	190.925	(117)	19.537	(2.630)	(1.037)	(16.402)	190.276

8.3 Investimenti immobiliari

Di seguito le tabelle relative agli investimenti immobiliari:

INVESTIMENTI IMMOBILIARI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Valore lordo	4.118	4.125
Fondi ammortamento	(724)	(727)
Totale investimenti immobiliari netti	3.394	3.398

MOVIMENTAZIONE FONDO AMMORTAMENTO

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Valori iniziale	(727)	(736)
Decrementi	5	11
Ammortamenti	(2)	(2)
Valore finale	(724)	(727)

La voce include i valori dei fabbricati a uso civile non strumentali all'attività d'impresa del Gruppo (appartamenti e *box*).

Pur in presenza di condizioni di incertezza connesse al mercato immobiliare non si ravvisano perdite di valore degli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2017.

8.4 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione della voce "Partecipazioni in società collegate" dal 31 dicembre 2016 al 31 dicembre 2017.

PARTECIPAZIONI IN SOCIETÀ COLLEGATE

(importi in migliaia di Euro)	Movimentazione				al 31 dicembre 2017
	al 31 dicembre 2016	fondo oneri futuri su partecipazioni	incrementi / rivalutazioni	decrementi / svalutazioni	
SACBO SpA	33.839		4.915	(2.128)	36.626
Dufrital SpA	12.034		2.056	(1.679)	12.411
Disma SpA	2.605		262	(234)	2.633
Malpensa Logistica Europa SpA	2.682		477	(1.236)	1.923
SEA Services Srl	381		704	(624)	461
Signature Flight Support Italy Srl	56	152		(208)	
Totale	51.597	152	8.414	(6.109)	54.054

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 parte-

cipazioni ai sensi dello IAS 28.

Il patrimonio netto rettificato di competenza del Gruppo SEA al 31 dicembre 2017 ammonta a 54.054 migliaia di Euro rispetto 51.597 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016.

8.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

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

PARTECIPAZIONI DISPONIBILI PER LA VENDITA

Ragione Sociale	% Possesso	
	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%
Aereopuertos Argentina 2000 SA	8,500%	8,500%
Sita Soc. Intern. De Telecom. Aereoneonautiques (società di diritto belga) ^(*)	6 quote	6 quote

^(*) Si segnala che il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA, nella seduta del 25 gennaio 2018, ha deliberato di autorizzare la formalizzazione della richiesta di recesso da SITA SC.

La tabella di seguito riepiloga il dettaglio della movimentazione delle partecipazioni disponibili per la vendita dell'esercizio 2017:

PARTECIPAZIONI DISPONIBILI PER LA VENDITA

(importi in migliaia di Euro)	Movimentazione			al 31 dicembre 2017
	al 31 dicembre 2016	incrementi/ rivalutazioni/ riclassifiche	decrementi/ svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	25			25
Romairport Srl	1			1
Aereopuertos Argentina 2000 SA	0			0
Sita Soc. Intern. De Telecom. Aereoneonautiques (società di diritto belga) ^(*)	0			0
Totale	26	-	-	26

^(*) Si segnala che il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA, nella seduta del 25 gennaio 2018, ha deliberato di autorizzare la formalizzazione della richiesta di recesso da SITA SC.

Per la partecipazione in Aeropuertos Argentina 2000 SA si rimanda a quanto descritto nel Bilancio Separato di SEA.

8.6 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2017 è riepilogata di seguito:

IMPOSTE ANTICIPATE NETTE

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2016	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	al 31 dicembre 2017
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	33.802	803		34.605
Sval. Imm. Materiali (impairment test)	14.288	14		14.302
Fondi rischi ed oneri	10.172	3.665		13.837
Fondo crediti tassato	8.657	(1.058)		7.599
Contenzioso lavoro	3.320	1.749		5.069
Valutazione a fair value dei derivati	2.149		(584)	1.565
Attualizzazione TFR (IAS 19)	945	(15)	(13)	917
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	2.921			2.921
Ammortamenti	1.665	180		1.845
Altre	3.890	(65)		3.825
Totale imposte anticipate	81.808	5.273	(597)	86.484
Ammortamenti	(32.912)	2.488		(30.424)
Allocazione plusvalore acquisizione SEA Prime	(5.337)	218		(5.119)
Altro	106	106		211
Totale imposte differite	(38.143)	2.812	0	(35.332)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	43.665	8.085	(597)	51.152

L'aliquota IRAP per la Capogruppo SEA SpA è pari a 4,2%, mentre per le altre società consolidate in-

tegralmente dal Gruppo è pari a 3,9%. L'aliquota IRES per le società del Gruppo è pari a 24%.

8.7 Altre attività finanziarie correnti e non correnti

Di seguito la tabella delle altre attività finanziarie correnti e non correnti:

ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI E NON CORRENTI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Altre Attività finanziarie non correnti	7.190	16.776
Altre Attività finanziarie correnti	13.300	7.190
Totale altre attività finanziarie correnti e non correnti	20.490	23.966

Il saldo della quota corrente e non corrente delle altre attività finanziarie si riferisce ai versamenti in conto capitale effettuati a favore di Airport Handling al netto delle svalutazioni effettuate nell'esercizio 2013 e 2014 per complessivi 1.034 migliaia di Euro, a fronte delle perdite generate prima della cessione al Trust.

Si ricorda che la società è stata costituita il 9 settembre 2013 con un capitale sociale di 10 migliaia di Euro versato interamente dall'unico socio SEA il 27 settembre 2013. In data 30 ottobre 2013, l'Assemblea Straordinaria di Airport Handling aveva deliberato di aumentare il capitale sociale fino ad un massimo di 90 migliaia di Euro, da offrire in opzione al socio SEA, aumento interamente sottoscritto con versamenti effettuati nel mese di novembre 2013 e di febbraio 2014.

In data 3 aprile 2014, l'Assemblea Ordinaria della società Airport Handling aveva deliberato di aumentare il capitale sociale fino a un massimo di 2.500 migliaia di Euro da offrire in opzione al socio SEA. La prima tranche di 500 migliaia di Euro era stata sottoscritta in assemblea e versata contestual-

mente dal socio SEA. Le due tranches successive erano state versate da SEA a giugno 2014 (710 migliaia di Euro) e luglio 2014 (1.290 migliaia di Euro) su richiesta del Consiglio di Amministrazione di Airport Handling.

In data 30 giugno 2014 il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA aveva deliberato la costituzione del Trust, denominato "Milan Airport Handling Trust", regolato dalla legge di Jersey, Isole del Canale, allo scopo di adottare ogni miglior procedura per attuare la discontinuità con l'attività di handling, precedentemente svolta da SEA Handling SpA, ai termini e alle condizioni previsti nell'atto istitutivo del Milan Airport Handling Trust.

In data 27 agosto 2014 l'Assemblea ordinaria di Airport Handling Srl aveva deliberato l'aumento di capitale sociale a 5.000 migliaia di Euro, mediante l'utilizzo di versamenti in conto futuro aumento di capitale. In pari data, SEA socio unico di Airport Handling, con la sottoscrizione dell'Atto di Dotazione di Trust aveva trasferito al Trust di scopo "Milan Airport Handling Trust": (i) l'intera partecipazione di nominali 5.000 migliaia di Euro; (ii) ogni diritto alla medesima spet-

tante in dipendenza dell'aumento di capitale di Airport Handling. Il tutto senza corrispettivo alcuno e in attuazione di quanto previsto nell'atto istitutivo del Trust. Successivamente a tale trasferimento di proprietà, in data 27 agosto 2014, era avvenuta la trasformazione di Airport Handling Srl in Società per Azioni, con nomina dei nuovi organi sociali ed emissione di n. 20.000 Strumenti Finanziari Partecipativi (SFP), del valore di 1 migliaia di Euro ciascuno, sottoscritti da SEA SpA con assenso dell'azionista unico Milan Airport Handling Trust. Tali SFP hanno caratteristica di equity (quindi non soggetti ad alcun obbligo di restituzione dell'apporto effettuato), privi di diritti amministrativi ma assimilabili ad azioni dal punto di vista dei diritti patrimoniali; in particolare tali SFP danno diritto agli utili e alle riserve e alle altre poste patrimoniali, anche in sede di liquidazione della società. In data 28 agosto 2014 SEA aveva provveduto al corrispondente versamento per 20.000 migliaia di Euro. Il 23 marzo 2016 si è conclusa l'operazione di cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, e di analogo percentuale degli SFP detenuti da SEA in Airport Handling, con attribuzione a dnata, al clo-

sing, della maggioranza dei membri del Consiglio di Amministrazione e pertanto della *Governance* di Airport Handling. A seguito della cessione si è provveduto a riclassificare come "corrente" la quota delle altre attività finanziarie oggetto di cessione.

L'investimento di dnata in Airport Handling ha portato a una valorizzazione della società di 25 milioni di Euro, importo che confermava, sino alla precedente relazione semestrale, gli attivi patrimoniali iscritti in Bilancio. La transazione,

a fronte della cessione del primo 30%, ha comportato il pagamento di 7,5 milioni di Euro da parte di dnata, somma vincolata a garanzia di dnata per un prefissato periodo di tempo, e prevedeva l'ulteriore pagamento di 10 milioni di Euro per l'acquisizione della quota aggiuntiva del 40% (importi da suddividere proporzionalmente tra azioni e SFP rispettivamente detenuti dal Trustee e SEA). Gli amministratori, sulla base delle attuali previsioni riguardanti le trattative in corso per la cessione dell'ulteriore quota detenuta in Airport

Handling per tramite del Trust, hanno ritenuto opportuno ridurre il valore degli attivi patrimoniali iscritti in bilancio per 3.476 migliaia di Euro. Inoltre, stimando che tali trattative si concluderanno entro il 2018, si è provveduto a riclassificare da "non corrente" a "corrente" la quota del 40% delle altre attività finanziarie, oggetto di trattativa.

8.8 Altri crediti non correnti

Di seguito la tabella degli altri crediti non correnti:

ALTRI CREDITI NON CORRENTI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Crediti verso altri	280	308
Totale altri crediti non correnti	280	308

I crediti verso altri, pari a 280 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (308 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) non evidenziano una va-

riazione significativa e si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

8.9 Rimanenze

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

RIMANENZE

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Materie prime, sussidiarie e di consumo	4.607	4.585
Fondo obsolescenza magazzino	(503)	(444)
Totale rimanenze	4.104	4.141

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali; nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

La comparazione con i valori di presumibile realizzo o sostituzione ha determinato la necessità di iscrizione di un fondo obsolescenza magazzino pari a 503 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (444 migliaia di Euro al 31 dicembre

2016). I valori sono esposti al netto del sopradetto fondo.

Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2017:

MOVIMENTAZIONE FONDO OBSOLESCENZA MAGAZZINO

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017
Valore iniziale	(444)
Accantonamento	(139)
Utilizzo	80
Valore finale fondo obsolescenza magazzino	(503)

8.10 Crediti commerciali

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

CREDITI COMMERCIALI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Crediti commerciali verso clienti	101.658	79.446
Crediti commerciali verso imprese collegate	9.419	7.522
Totale crediti commerciali netti	111.077	86.968

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

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime che è stato descritto nei precedenti paragrafi 2.7 e 4.1

a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

FONDO SVALUTAZIONE CREDITI COMMERCIALI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Fondo iniziale	(80.263)	(83.619)
(Incrementi)/scioglimenti	(27.248)	(2.744)
Utilizzi	5.257	6.022
Modifica perimetro	-	78
Totale fondo svalutazione crediti commerciali	(102.254)	(80.263)

Gli accantonamenti al fondo sono esposti al netto degli scioglimenti e sono pari a 27.248 migliaia di Euro per il 2017 (2.744 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016). Gli accantonamenti sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali. Tali accantonamenti

sono principalmente riferiti alla svalutazione integrale del credito pregresso, ante 2 maggio 2017, vantato nei confronti di Alitalia SAI in Amministrazione Straordinaria. Gli utilizzi sono riconducibili alla chiusura nel corso del periodo dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati. La voce "Modifica perimetro" si riferisce al deconsolidamento avvenuta

a partire dal 1° aprile 2016 in seguito alla perdita del controllo sulla partecipata Signature Flight Support Italy Srl (già Prime Aviation Services SpA).

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

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Crediti per imposte	14.941	14.800
Altri crediti correnti	9.200	18.563
Totale crediti per imposte e altri crediti correnti	24.141	33.363

I crediti per imposte, pari a 14.941 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017, si riferiscono principalmente a:

- per 10.402 migliaia di Euro (10.414 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) alla rideterminazione dell'IRES degli anni 2007-2011 a seguito del riconoscimento della deducibilità dall'IRES dell'IRAP relativa al costo del personale ai sensi delle disposizioni ex art. 2, comma 1, del D.L. n. 201/2011 (convertito in L. n. 214/2011) con conseguente presentazione dell'apposita istanza di rimborso;
- per 873 migliaia di Euro (2.873 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) a crediti per imposte correnti;
- per 2.902 migliaia di Euro (909 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) a crediti IVA;
- per 764 migliaia di Euro (604 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) ad altri crediti fiscali.

Si segnala che in data 27 marzo 2018 l'Agenzia delle Entrate ha comunicato a SEA SpA l'avvio delle pratiche per l'erogazione del credito IRES relativo alla deducibilità dell'IRAP dall'IRES per le annualità dal 2007 al 2011 (c.d. *click day*) vantato dalla Società.

La voce "Altri crediti correnti", esposta al netto del relativo fondo svalutazione, è dettagliabile nel modo seguente:



ALTRI CREDITI CORRENTI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Crediti v/GSE per certificati bianchi e verdi	1.120	9.530
Altri crediti	6.813	6.391
Crediti per incassi vari	821	278
Crediti verso compagnie assicurative	206	232
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	236	203
Valori postali e bolli	4	25
Crediti per dividendi da incassare		1.901
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio		3
Totale altri crediti correnti	9.200	18.563

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 9.200 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (18.563 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti verso GSE vantati dal Gruppo SEA per certificati bianchi e verdi ammontano a 1.120 migliaia di Euro. Al 31 dicembre 2017, tale ammontare include i crediti vantati da SEA Energia verso il Gestore Servizi Energetici relativamente alla stima dei "certificati bianchi" del 2016. Come commentato nella Relazione sulla gestione a cui si rimanda, nel 2017 la Società non ha maturato gli incentivi previsti per i "certificati bianchi" in quanto il periodo per il riconoscimento del beneficio è terminato nel 2016. Alla data del bilancio, la Società non ha ancora ricevuto i certificati bianchi maturati nel 2016 ed è stata sottoposta a verifica da parte del Gestore dei Servizi Energetici relativamente ai certificati bianchi assegnati per il periodo 2012 - 2015. Al 31 dicembre 2017 risultano totalmente incassati i crediti verso il Gestore dei Servizi Energetici per certificati verdi (8.717 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016).

Il relativo fondo di svalutazione è stato utilizzato per 57 migliaia di Euro mentre il rilascio per sopravvenuta eccedenza è stato pari a 249 migliaia di Euro. Nel 2017 la Società non ha maturato gli incentivi previsti per i "certificati verdi da teleriscaldamento" in quanto il periodo per il riconoscimento del beneficio è terminato nel 2016.

Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conseguente alla sentenza della Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di handling per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute dalla Società, per 3.889 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 è interamente coperto dal fondo svalutazione crediti. Tale credito era relativo alla posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi fino al 31 dicembre 2014.

I crediti per incassi vari, pari a 821 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi trassati con telepass, carta di credito

e POS e per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

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. Il saldo al 31 dicembre 2017 comprende 2.429 migliaia di Euro relativi alla restituzione di una quota della sanzione irrogata a SEA da parte dell'AGCM nel 2015 a seguito dell'acquisizione di SEA Prime - già ATA Ali Trasporti Aerei. La voce comprende inoltre anticipi a fornitori, crediti per contributi in conto esercizio e altre posizioni minori.

Di seguito la movimentazione del Fondo svalutazione altri crediti correnti:

FONDO SVALUTAZIONE ALTRI CREDITI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Fondo iniziale	(4.196)	(4.045)
(Incrementi) / scioglimenti	307	(307)
Modifica perimetro		156
Totale fondo svalutazione altri crediti	(3.889)	(4.196)

La voce "Modifica perimetro" si riferisce alla perdita del controllo sulla partecipata Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices SpA).

8.12 Cassa e disponibilità liquide

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare della voce "Cassa e disponibilità liquide".

CASSA E DISPONIBILITÀ LIQUIDE

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Depositi bancari e postali	67.120	47.178
Denaro e valori in cassa	74	58
Totale	67.194	47.236

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2017 è in aumento di 19.958 migliaia di Euro rispetto all'anno precedente. La composizione della liquidità a fine 2017 è la seguente: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 64.667 migliaia di Euro (45.558 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), depositi bancari non disponibili per 2.453 migliaia di Euro prevalentemente a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi (1.620 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), denaro e valori in cassa per 74 migliaia di Euro (58 migliaia

di Euro al 31 dicembre 2016). Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario Consolidato.

Si segnala che al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016 la liquidità non include l'*escrow account* sul quale sono depositati 6.000 migliaia di Euro a fronte dell'incasso del prezzo di vendita del 30% degli Strumenti Finanziari Partecipativi detenuti dal Gruppo SEA in Airport Handling.

8.13 Patrimonio netto

Al 31 dicembre 2017 il capitale sociale della Società ammonta a 27.500 migliaia di Euro.

Il valore nominale per ciascuna azione è pari a 0,11 Euro.

La movimentazione del patrimonio netto è riportata negli schemi di bilancio.

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

GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO

(importi in migliaia di Euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2016	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita) dell'esercizio	Patrimonio netto al 31 dicembre 2017
Bilancio della Capogruppo	326.689	(70.300)	1.893	76.946	335.228
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	14.955	(250)		4.215	18.920
Rettifiche per valutazione equity collegate	40.696			2.533	43.229
Altre scritture di consolidamento	(6.510)			311	(6.199)
Bilancio Consolidato	375.830	(70.550)	1.893	84.004	391.177

8.14 Fondo rischi e oneri

La voce "Fondo rischi e oneri", movimentata dalla seguente tabella, è così composta:

FONDO RISCHI E ONERI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2016	Accantonamenti / Incrementi	Utilizzi / riclassifiche	Scioglimenti	al 31 dicembre 2017
Fondo di ripristino e sostituzione	136.966	15.093	(12.855)	(1.491)	137.713
Fondo oneri futuri	37.095	3.441	(6.367)	(1.947)	32.222
Totale fondo rischi e oneri	174.061	18.534	(19.222)	(3.438)	169.935

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 137.713 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (136.966 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manuten-

zioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo

si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi.

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

FONDO ONERI FUTURI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2016	Accantonamenti / Incrementi	Utilizzi / riclassifiche	Scioglimenti	al 31 dicembre 2017
Accantonamenti in materia di lavoro	6.895	366	(2.453)	(100)	4.708
Franchigie assicurative	3.136	355	(390)	(1.591)	1.510
Rischi fiscali	2.500		(324)	(193)	1.983
Certificati verdi e bianchi	1.049	990	(1.049)		990
Fondo oneri futuri su partecipazioni			152		152
Fondi diversi	23.515	1.730	(2.303)	(63)	22.879
Totale fondo oneri futuri	37.095	3.441	(6.367)	(1.947)	32.222

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento delle *operation*. Gli utilizzi dell'anno sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2016.

La voce "Rischi fiscali" si riferisce principalmente:

- per 483 migliaia di Euro, è relativo alla copertura dei contenziosi attualmente in essere presso i competenti organi della giustizia tributaria in materia di IVA derivante dalla nota verifica subita dall'Agenzia delle Dogane in materia di rivendita di energia elettrica ed imposta di registro applicata sui dispositivi di talune sentenze civili;
- per 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.

La voce "Certificati verdi e bianchi" pari a 990 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 si riferisce alla società SEA Energia. L'importo accantona-

to per il contenzioso con il Gestore dei Servizi Energetici per certificati verdi è di 490 migliaia di Euro. Nel mese di maggio 2017 la Società ha provveduto alla 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) come richiesto dal GSE il 19 dicembre 2016; la Società, assistita dai propri legali, ha proposto ricorso entro i termini previsti. L'accantonamento si riferisce all'iscrizione di un fondo per gli incentivi maturati nel periodo 2015-2016, già incassati ma assegnati provvisoriamente dal GSE. Nell'esercizio 2017 è stato inoltre accantonato un importo di 500 migliaia di Euro per il contenzioso con il Gestore dei Servizi Energetici per certificati bianchi in quanto è in corso una verifica relativamente ai certificati bianchi assegnati per il periodo 2012-2015.

Il "Fondo oneri futuri su partecipazioni" per 152 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 è stato stanziato a fronte della valutazione della partecipazione in Signature Flight Support Italy Srl, che presenta un patrimonio netto negativo alla stessa data. Si segnala in merito, che l'assemblea dei soci di Signa-

ture Flight Support Italy Srl, nella seduta del 26 febbraio 2018, ha deliberato di procedere al ripianamento delle perdite pari a 923 migliaia di Euro e alla ricapitalizzazione della società come segue:

- coprendo le perdite mediante l'azzeramento del capitale sociale per 420 migliaia di Euro e delle riserve - al netto delle perdite portate a nuovo - per complessivi 240 migliaia di Euro;
- ricostituendo il capitale sociale, mediante aumento sino a nominali 420 migliaia di Euro con previsione di un sovrapprezzo complessivo di 263 migliaia di Euro, pari alle perdite residue, da offrirsi in sottoscrizione a tutti i soci in proporzione alle quote di cui sono titolari.

La voce "Fondi diversi" per 22.879 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 è principalmente composta nel modo seguente:

- 10.509 migliaia di Euro per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti;
- 8.000 migliaia di Euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Mila-

no (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;

- 847 migliaia di Euro per conten-

ziosi con ENAV;

- 3.000 migliaia di Euro per contenziosi legali di natura diversa;
- 523 migliaia di Euro per rischi riferiti allo stato delle cause per le azioni revocatorie pervenute al Gruppo e relative a compagnie aeree per le quali è stato

dichiarato lo stato d'insolvenza.

8.15 Fondi relativi al personale

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

FONDI RELATIVI AL PERSONALE

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Fondo iniziale	49.220	48.239
Modifica perimetro		(399)
(Proventi) / oneri finanziari	686	645
Utilizzi	(2.016)	(1.079)
(Utili) / perdite attuariali	(56)	1.814
Totale Fondi relativi al personale	47.834	49.220

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto, recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

La voce "Modifica perimetro" si riferisce agli effetti derivanti dal deconsolidamento di Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices SpA) a partire dal 1° aprile 2016, data della perdita del controllo e del passaggio dal consolidamento integrale alla valutazione all'*equity*.

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

BASI TECNICHE ECONOMICHE-FINANZIARIE

	al 31 dicembre 2017
Tasso annuo di attualizzazione	1,30%
Tasso annuo di inflazione	1,50%
Tasso annuo di incremento TFR	2,63%



Si precisa che il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AA*.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2017 con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto.

L'indicazione della durata media finanziaria dell'obbligazione e l'analisi delle scadenze di pagamento dei benefici sono riportate nelle tabelle seguenti:

VARIAZIONE DELLE IPOTESI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017
+ 1 % sul tasso di turnover	46.485
- 1 % sul tasso di turnover	47.014
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	47.437
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	46.048
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	45.634
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	47.878

DURATA MEDIA FINANZIARIA DELL'OBBLIGAZIONE

(valore espresso in anni)	al 31 dicembre 2017
Duration del piano	10,3

EROGAZIONI PREVISTE

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017
Annualità 1	2.224
Annualità 2	1.887
Annualità 3	2.488
Annualità 4	2.755
Annualità 5	3.713

8.16 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finan-

ziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016.

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017		al 31 dicembre 2016	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	19.766	240.532	19.688	241.207
Debito per oneri su finanziamento	1.153		1.140	
Fair value derivati		7.228		9.721
Debiti verso banche	20.919	247.760	20.828	250.928
Debiti verso obbligazionisti		298.441		298.009
Debiti per oneri su obbligazioni	6.627		6.627	
Debiti per leasing	3		31	
Debiti per finanziamenti agevolati	66	88	44	132
Altri debiti finanziari	2.169			
Debiti verso altri finanziatori	8.865	298.529	6.702	298.141
Totale passività correnti e non correnti	29.784	546.289	27.530	549.069

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito a fine 2017 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 154 migliaia di Euro relativi a un finanziamento agevolato, da finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di

cui il 56% con scadenza superiore a 5 anni e solo l'8% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Alla data di bilancio, è iscritto un debito di 2.169 migliaia di Euro verso A2A Calore & Servizi pari al valore degli incentivi per certificati verdi generati dalla gestione della centrale di Linate del 2015 e del 2016, provvisoriamente assegnati nel corso del 2017 dal GSE e regolarmente incassati da SEA Energia SpA. Tale debito è iscritto in forza

di un contratto che impegna SEA Energia a trasferire ad A2A Calore & Servizi una parte degli incentivi in quanto l'investimento legato alla rete di distribuzione del calore è stato effettuato interamente ad onere, cura e responsabilità di A2A.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
A. Disponibilità Liquide	(67.194)	(47.236)
B. Altre Disponibilità Liquide		
C. Titoli detenuti per la negoziazione		
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	(67.194)	(47.236)
E. Crediti finanziari		
F. Debiti finanziari correnti	7.780	7.767
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	19.832	19.732
H. Altri debiti finanziari correnti	2.172	31
I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)	29.784	27.530
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)	(37.410)	(19.706)
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	240.531	241.207
L. Obbligazioni emesse	298.441	298.008
M. Altri debiti finanziari non correnti	7.316	9.854
N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)	546.288	549.069
O. Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)	508.878	529.363

A fine dicembre 2017 l'indebitamento finanziario netto, pari a 508.878 migliaia di Euro, registra un decremento di 20.485 migliaia di Euro rispetto a fine 2016, in cui toccava 529.363 migliaia di Euro. Sulla composizione dell'indebitamento finanziario netto hanno influito una serie di fattori, fra cui:

- a. l'erogazione a fine giugno 2017 di nuovi finanziamenti a medio lungo termine per Euro 20 milioni, su raccolta BEI, a tasso variabile e di durata ventennale (*grace period* 4 anni);
- b. la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2017 sono state pari a Euro 19.689 migliaia);
- c. una maggior liquidità per 19.958 migliaia di Euro derivante dal favorevole andamento dei flussi della gestione corrente che hanno consentito anche la copertura dei fabbisogni di investimento;
- d. minori rettifiche IAS per 2.984 migliaia di Euro determinate principalmente da: (i) il miglioramento del fair value dei derivati per 2.493 migliaia di Euro, (ii) l'impatto positivo per 478 migliaia di euro del costo ammortizzato connesso all'erogazione BEI di giugno 2017 (iii) il minor debito per leasing per 28 migliaia di Euro.

Di seguito si riporta il dettaglio delle variazioni delle attività e passività finanziarie correnti e non correnti, con separata evidenza dei flussi di cassa rilevati nell'esercizio 2017 e delle altre variazioni.

GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO

	Finanzia- menti	Prestiti obbligazio- nari	Derivato passivo	Debiti per leasing	Altre passività	Totale
Saldo al 31 dicembre 2016	268.838	298.009	9.721	31	0	576.599
Flussi di cassa	289			(28)		261
Altre variazioni						
- Costo Ammortizzato	(910)	432				(478)
- Variazione del fair value			(2.493)			(2.493)
- Ratei	14					14
- Debito verso A2A per certificati verdi 2015 e 2016					2.169	2.169
Saldo al 31 dicembre 2017	268.231	298.441	7.228	3	2.169	576.072

Nella seguente tabella è riportata la riconciliazione tra il debito per locazione finanziaria e i canoni di *leasing* da pagare al 31 dicembre 2017.

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017
Canoni di locazione fino a scadenza contratto	3
Interessi impliciti	(1)
Valore attuale dei canoni fino a scadenza contratto	2
Importi per fatture non pagate	1
Totale debiti per leasing (corrente e non corrente)	3

8.17 Altri debiti non correnti

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

ALTRI DEBITI NON CORRENTI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Debiti verso dipendenti	14.946	
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	2.642	
Totale	17.588	-

La voce comprende il debito verso dipendenti e il relativo debito verso l'INPS scaturiti a seguito della sigla 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

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Debiti verso fornitori	141.353	151.042
Acconti	7.625	7.023
Debiti verso imprese collegate	4.519	3.465
Totale debiti commerciali	153.497	161.530

I debiti commerciali (che includono debiti per fatture da ricevere per 109.445 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 e 83.154 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all'attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti del Gruppo.

I debiti per acconti al 31 dicembre 2017, pari a 7.625 migliaia di Euro (7.023 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) sono attribuibili principalmente ad acconti da clienti ed evidenziano un saldo sostanzialmente allineato ai valori del precedente esercizio.

Relativamente all'incasso ricevuto nell'esercizio 2014 e classificato nei debiti per acconti a seguito della Sentenza n. 12778/2013 del Tribunale di Milano (confermata dalla Corte d'Appello di Milano con sentenza n. 3553/2015) con la quale l'Agenzia delle Dogane è stata condannata al pagamento di complessivi 5.631 migliaia di Euro nell'ambito del contenzioso

relativo all'occupazione degli spazi siti nel sedime aeroportuale di Linate e Malpensa, si segnala che l'Agenzia delle Dogane a dicembre 2016 ha impugnato dinanzi alla Suprema Corte di Cassazione la predetta sentenza, contestando la spettanza di quanto stabilito dal Giudice di Appello. Si precisa che non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, nessun provento è stato iscritto nel presente Bilancio Consolidato.

I debiti verso le società collegate sono dovuti a prestazioni di servizi ed oneri diversi, si rimanda alla Nota 10.

8.19 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 8.370 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (6.841 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), sono costituiti principalmente dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo per 5.626 migliaia di Euro (5.095 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), dal debito IRAP per 1.306

migliaia di Euro (1.034 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), dal debito IRES per 697 migliaia di Euro, dal debito IVA per 709 migliaia di Euro (686 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) e da altri debiti di natura fiscale per 32 migliaia di Euro (26 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016).

8.20 Altri debiti

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

ALTRI DEBITI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Servizi antincendio aeroportuali	59.040	53.088
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	46.131	46.011
Altri debiti diversi	21.845	15.768
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	16.179	13.632
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	13.634	12.198
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	12.968	12.039
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.625	2.881
Depositi cauzionali di terzi	1.179	1.277
Debiti v/ministero x quote CO2	301	81
Debiti verso altri per tratt c/dip	253	265
Debiti vs CDA e collegio Sindacale	207	197
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	83	85
Debito verso azionisti per dividendi	77	95
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	70	414
Debiti v/A2A x certificati verdi	-	2.296
Totale	174.592	160.327

Relativamente al debito a carico del Gruppo SEA per servizi antincendio aeroportuali, risulta pendente, presso il Tribunale Civile di Roma, il ricorso promosso dalla Capogruppo al fine di ottenere l'accertamento dell'inesistenza dell'obbligo giuridico di versare tale contributo. Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto scritto nella Relazione sulla gestione nel capitolo "Fattori di rischio del Gruppo SEA".

La voce "Debiti per addizionali su diritti di imbarco" rappresenta l'addizionale istituita dalle Leggi n. 166/2008, n. 350/2003, n. 43/2005 e n. 296/2006.

La voce "Altri debiti diversi", pari a 21.845 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (15.768 migliaia di

Euro al 31 dicembre 2016), si riferisce principalmente ai risconti passivi clienti connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

I debiti verso A2A per certificati verdi pari a 2.296 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 e nulli al 31 dicembre 2017 facevano riferimento alla stima del valore dei certificati verdi maturati nel corso del 2015 e del 2016 di competenza di A2A nell'ambito della gestione della centrale di Linate. Come già esposto sopra, nel 2017 SEA Energia SpA non ha maturato gli incentivi previsti per i "certificati verdi da teleriscaldamento" in quanto il periodo per il riconoscimento del beneficio è terminato nel 2016.

9 Conto economico

9.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per gli

esercizi chiusi al 31 dicembre 2017 e 2016. Tali dati, come illustrato nella Nota n. 7 "Informativa per settori operativi" riflettono la vista gestionale e manageriale dei

business in cui il Gruppo opera. Tali dati pertanto differiscono rispetto a quelli presentati a livello di singola *legal entity*.

RICAVI DI GESTIONE

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Ricavi di Gestione Commercial Aviation	670.856	625.870
Ricavi di Gestione General Aviation	12.124	11.750
Ricavi di Gestione Energy	14.718	15.892
Totale Ricavi di gestione	697.698	653.512

Ricavi di Gestione Commercial Aviation

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

RICAVI DI GESTIONE AVIATION

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Diritti e infrastrutture centralizzate	385.043	351.088
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	45.609	45.150
Utilizzo spazi in regime regolamentato	12.941	12.732
Totale Ricavi di gestione Aviation	443.593	408.970

La crescita dei ricavi Aviation, pari a 34.623 migliaia di Euro, è legata principalmente a maggiori volumi di traffico registrati sia nel segmento passeggeri, che ha bene-

ficiato della capacità aggiuntiva offerta dai vettori e della crescita del *load factor*, sia nel segmento cargo.

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

RICAVI DI GESTIONE NON AVIATION

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Retail	95.392	90.088
Parcheggi	64.234	60.226
Cargo	15.838	12.688
Pubblicità	10.495	10.451
Servizi premium	18.066	17.874
Real estate	2.458	3.179
Servizi e altri ricavi	20.780	22.394
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	227.263	216.900

La voce "Servizi e altri ricavi" si compone principalmente dei proventi derivanti dall'attività di progettazione, dai servizi di bi-

glietteria, dall'attività di service e proventi diversi.

La tabella seguente illustra il det-

taglio dei ricavi *retail* suddiviso per segmento.

RICAVI RETAIL

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Shops	49.510	47.070
Food & Beverage	20.052	19.039
Car Rental	16.379	14.761
Servizi bancari	9.451	9.218
Totale Retail	95.392	90.088

Per un maggiore dettaglio si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo "Andamento operativo- Analisi di settore".

Ricavi di Gestione General Aviation

Il *business General Aviation* include, come anticipato, sia le attività di

Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate, sia le attività di handling afferenti a tale traffico. I ricavi del *business General Aviation* pari a 12.124 migliaia di Euro registrano un aumento (3,2% rispetto

all'esercizio precedente) per il cui commento si rimanda alla Relazione sulla gestione.

Ricavi di Gestione Energy

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

RICAVI DI GESTIONE ENERGY

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Vendita Energia Elettrica	9.769	7.599
Vendita Energia Termica	4.222	2.986
Altri Ricavi e Servizi	727	5.307
Totale Ricavi di gestione Energy	14.718	15.892

Per il commento dell'andamento dei ricavi si rimanda alla Relazione sulla gestione.

9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 46.662 migliaia di Euro nel 2016 a 28.281 migliaia di Euro nel 2017.

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell'IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione

maggiorati del 6%, rappresentativo della migliore stima circa la remunerazione, sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, che di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività.

L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di miglioria dell'infrastruttura. Per maggiori dettagli sui principali investimenti

dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nella Nota 8.1.

Nella voce "Costi per lavori su beni in concessione" (Nota 9.7) è riflessa la riduzione corrispondente dei costi sostenuti per l'effettuazione dei lavori su beni in concessione.

9.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro.

COSTI DEL LAVORO

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Salari, stipendi e oneri sociali	171.061	163.041
Trattamento fine rapporto	7.881	7.888
Altri costi del lavoro	31.801	12.042
Totale	210.743	182.971

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti per categoria (*Full Time Equivalent*).

NUMERO MEDIO DIPENDENTI EQUIVALENTI (FTE)

	Gennaio - Dicembre 2017	%	Gennaio - Dicembre 2016	%
Dirigenti	57	2,1%	55	2,0%
Quadri	270	9,8%	267	9,5%
Impiegati	1.754	63,4%	1.768	63,1%
Operai	657	23,8%	688	24,6%
Totale dipendenti subordinati	2.738	99%	2.778	99%
Dipendenti somministrati	28	1,0%	23	0,8%
Totale dipendenti	2.766	100%	2.801	100%

Nell'esercizio 2017 il costo del lavoro del Gruppo è aumentato di 27.772 migliaia di Euro (+13,2%) rispetto all'esercizio 2016, passando da 182.971 migliaia di Euro nel 2016 a 210.743 migliaia di Euro nel 2017.

L'incremento è stato determinato dalla sottoscrizione di accordi di incentivazione all'esodo nell'ambito del piano industriale di dimensionamento organici 2018-2023, dal riconoscimento di un contributo premiale legato al raggiungi-

mento di performance aziendali e dallo stanziamento per quota parte del rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro siglato nel 2014 e scaduto a fine 2016 (per maggiori dettagli sugli accordi si rimanda al capitolo "Le risorse umane" della presente Relazione sulla gestione), fenomeni che insieme determinano una crescita dei costi di 24.986 migliaia di Euro.

L'organico medio Full Time Equivalent è pari a 2.766 unità nel 2017 contro le 2.801 unità del 2016.

Il decremento netto di personale è riconducibile alle cessazioni generate dalla procedura di incentivazione all'esodo su base volontaria, parzialmente compensate dalle assunzioni in ambito *operations* connesse all'incremento del traffico passeggeri.

9.4 Materiali di consumo

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

COSTI PER MATERIALI DI CONSUMO

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	32.250	37.149
Variazione delle rimanenze	37	656
Totale	32.287	37.805

I costi per materiali di consumo passano da 37.805 migliaia di Euro nel 2016 a 32.287 migliaia di Euro nel 2017 evidenziando una riduzione di 5.518 migliaia di Euro (-14,6%). La riduzione è prevalentemente riconducibile ai mi-

nori costi sostenuti per l'acquisto di metano e di energia elettrica da terzi (-6.220 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente), in parte compensati da maggiori costi per l'acquisto di prodotti chimici di *de-icing* e *anti-icing* utilizzati

in caso di neve e/o formazione di ghiaccio (+1.341 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente).

9.5 Altri costi operativi

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

ALTRI COSTI OPERATIVI

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Costi commerciali	53.508	44.458
Canoni pubblici	31.868	31.134
Costi di manutenzione ordinaria	26.956	27.832
Servizi di scalo forniti da società di handling	22.609	22.985
Pulizia	13.898	13.414
Altri costi	11.344	11.801
Gestione parcheggi	14.572	11.737
Servizi professionali	8.813	9.318
Utenze e spese di vigilanza	8.438	7.243
Oneri tributari	7.451	7.134
Canoni hardware e software e affitti passivi	4.654	4.763
Prestazione per assistenza disabili	3.608	3.633
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	3.626	3.418
Assicurazioni	1.710	1.671
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	819	898
Minusvalenze su beni patrimoniali	63	402
Totale altri costi operativi	213.937	201.841

Gli "Altri costi operativi", pari a 213.937 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017, registrano un incremento di 12.096 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente, riconducibile principalmente a maggiori costi commerciali per 9.050 migliaia di Euro, legati all'aumento degli oneri per incentivi ai vettori. Inoltre, a fronte di maggiori costi legati alla gestione dei servizi ai passeggeri (*fee* parcheggi) per 2.835 migliaia di Euro, maggiori costi per vigilanza (+472 migliaia di Euro) e maggiori costi per utenze (+723 migliaia di Euro), nell'esercizio in esame si sono registrati minori costi per manutenzione ordinaria (-876 migliaia di Euro), minori costi per prestazioni professionali (-505 migliaia di Euro) e minori costi derivanti dalla gestione dell'emergenza neve.

La voce "Canoni pubblici" comprende: *i*) canone concessorio verso lo Stato per 24.648 migliaia di Euro (23.538 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016); *ii*) costi per il servizio antincendio degli aeroporti per 5.951 migliaia di Euro (6.374 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016); *iii*) canone concessorio verso l'Erario per servizi di sicurezza per 1.064 migliaia di Euro (975 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016); *iv*) canoni e concessioni ad enti diversi per 205 migliaia di Euro (247 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016).

Nel mese di maggio 2017 SEA Energia SpA ha ottenuto la qualifica SEU per le centrali di Linate e di Malpensa. L'ottenimento della qualifica di SEU 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.

L'applicazione degli oneri di sistema è stata rinviata a partire dal 1° gennaio 2018 con la conversione del c.d. "Decreto milleproroghe" del febbraio 2017. Inoltre, per ciò che concerne l'applicazione degli oneri di sistema, sempre in virtù del richiamato decreto, i relativi corrispettivi torneranno ad essere applicati all'energia prelevata dalla rete e non più a quella consumata.

9.6 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa a "Accantonamenti e svalutazioni" è dettagliabile come segue:

ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti dell'attività circolante e disponibilità liquide	27.248	4.379
Svalutazione di attività finanziarie	3.476	
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	1.494	1.035
Svalutazione immobilizzazioni		83
Totale accantonamenti e svalutazioni	32.218	5.497

Nel 2017 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano un incremento di 26.721 migliaia di Euro passando da 5.497 migliaia di Euro del 2016 a 32.218 migliaia di Euro.

Gli accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti sono stati effettuati per tener conto, sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali.

I maggiori accantonamenti netti al fondo rischi su crediti si riferiscono principalmente alla componente del credito pregresso (ante 2 maggio 2017) verso Alitalia SAI in Amministrazione Straordinaria, per un importo pari a 25.252 migliaia di Euro, incluso nei crediti chirografari.

La svalutazione di altre attività finanziarie, pari a 3.476 migliaia di Euro, include la svalutazione del credito finanziario relativo agli strumenti finanziari partecipativi e alle azioni di Airport Handling trasferiti al Trust e oggetto del contratto con dnata, in previsione della probabile rivisitazione del prezzo di cessione allo scadere dell'opzione *call* esercitabile da dnata stessa.

Gli accantonamenti netti ai fondi oneri futuri, pari a un valore di 1.494 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (1.035 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) si riferiscono principalmente all'adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai contenziosi relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano. Per il dettaglio si veda la movimentazione alla Nota 8.14.

9.7 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 43.114 migliaia di Euro nel 2016 a 26.006 migliaia di Euro nel 2017. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento, per la quale si rimanda alle Note 8.1 e 8.2.

Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. Il margine per lavori su beni in concessione è incluso nel *business Commercial Aviation*.

9.8 Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

La voce relativa agli "Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione" è dettagliabile come segue:

ACCANTONAMENTO FONDO DI RIPRISTINO E SOSTITUZIONE

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	13.602	17.193

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

L'andamento dell'esercizio 2017 evidenzia un decremento di 3.591 migliaia di Euro, passando da 17.193 migliaia di Euro nel 2016 a 13.602 migliaia di Euro nel 2017, in conseguenza dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostitu-

zione e di manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

AMMORTAMENTI

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	51.632	45.397
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	17.664	16.317
Totale ammortamenti	69.296	61.714

L'andamento dell'ammortamento delle immobilizzazioni materiali riflette il processo di ammortamento sulla base della vita utile stimata dal Gruppo mentre, per

le immobilizzazioni immateriali rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio" è strettamente connesso alla durata della concessione.

9.10 Proventi e oneri da partecipazioni

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

PROVENTI (ONERI) DA PARTECIPAZIONI

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
SACBO SpA	4.915	4.992
Dufrital SpA	2.056	1.199
Disma SpA	262	244
Malpensa Logistica Europa SpA	477	294
Sea Services Srl	702	359
Signature Flight Support Italy Srl	(208)	(102)
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	8.204	6.986
Altri proventi (oneri)	(69)	2.856
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	8.135	9.842

I proventi netti da partecipazioni mostrano un decremento di 1.707 migliaia di Euro, passando da 9.842 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 a 8.135 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017.

I proventi derivanti dalla valutazione al patrimonio netto delle società collegate aumentano di 1.218 migliaia di Euro passando 6.986 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 a 8.204 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017.

Nel 2017 la voce "Altri proventi

(oneri)" è determinata dall'effetto netto tra: *i)* gli oneri (attribuiti a terzi) per la liquidazione di Consorzio Malpensa Construction per 92 migliaia di Euro: *ii)* i proventi derivanti da incassi riconducibili a SEA Handling, avvenuti dopo la liquidazione di quest'ultima per 23 migliaia di Euro.

Nel 2016 gli altri proventi sono legati alla cessione del 60% della partecipazione in Signature Flight Support Italy Srl per 955 migliaia di Euro e a dividendi da Airport Handling SpA per 1.901 migliaia

di Euro, deliberati dall'Assemblea degli azionisti di Airport Handling SpA del 6 maggio 2016 sulla destinazione dell'utile dell'esercizio 2015. SEA SpA detiene il diritto a ricevere il dividendo deliberato dall'Assemblea degli azionisti in quanto titolare di Strumenti Finanziari Partecipativi. L'incasso è avvenuto nell'esercizio 2017.

9.11 Proventi e oneri finanziari

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

PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Utili su cambi	11	103
Altri proventi finanziari	247	33
Totale proventi finanziari	258	136
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(12.413)	(12.793)
Commissioni su finanziamenti	(1.603)	(1.553)
Perdite su cambi	(14)	(28)
Altri interessi passivi:	(4.137)	(4.566)
- oneri finanz su TFR	(686)	(645)
- oneri finanz su Leasing	(1)	(13)
- oneri finanz su Derivati	(2.505)	(2.820)
- Altri	(945)	(1.088)
Totale oneri finanziari	(18.167)	(18.940)
Totale proventi (oneri) finanziari	(17.909)	(18.804)

Gli oneri finanziari netti, dell'esercizio 2017, ammontano a 17.909 migliaia di Euro, in diminuzione di 895 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente, a fronte di una riduzione degli oneri finanziari lordi di 773 migliaia di Euro.

Su tale riduzione hanno influito diversamente i seguenti fattori: (i) minori interessi passivi di periodo

su finanziamenti a medio lungo termine per 380 migliaia di Euro per la riduzione dell'indebitamento medio lordo e la contrazione del costo medio del debito; (ii) minori commissioni sui finanziamenti per 50 migliaia di Euro; (iii) una riduzione degli altri interessi passivi per 429 migliaia di Euro, su cui incidono prevalentemente minori oneri su derivati per la prosecuzio-

ne dell'ammortamento del relativo nozionale.

Nel medesimo periodo i proventi finanziari sono aumentati di 122 migliaia di Euro.

9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

IMPOSTE

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Imposte correnti	43.752	48.574
Imposte differite	(8.085)	(1.311)
Totale	35.667	47.263

La riconciliazione tra l'aliquota fiscale teorica e effettiva è esposta nella tabella seguente:

(importi in migliaia di Euro)	2017	%	2016	%
Utile prima delle imposte attività in funzionamento	118.116		141.037	
Utile/Perdita prima delle imposte da attività cessate	1.556		(89)	
Utile prima delle imposte	119.672		140.948	
Imposte sul reddito teoriche	29.555	24,0%	38.761	27,5%
Effetto fiscale differenze permanenti	(1.016)	-0,2%	(131)	-0,1%
IRAP	7.378	6,2%	7.154	5,1%
Altro	(250)	-0,2%	1.521	1,1%
Totale	35.667	29,8%	47.305	33,6%
Imposte sul reddito da attività in funzionamento	(35.667)		(47.263)	
Imposte sul reddito da attività cessate	0		(42)	
Totale imposte del Gruppo	(35.667)		(47.305)	

Le imposte dell'esercizio 2017 ammontano a 35.667 migliaia di Euro, a fronte di 47.263 migliaia di Euro registrate nel 2016. Le principali cause della differenza tra le imposte dei due esercizi a confronto sono riconducibili alla significativa riduzione dell'utile ante-imposte nell'esercizio 2017 e agli effetti prodotti dalla riduzione dell'aliquota nominale IRES passata dal 27,5% dell'esercizio 2016 all'attuale 24%.

9.13 Risultato netto da attività cessate

Il risultato netto da attività cessate, relativo al settore *handling* di aviazione commerciale, evidenzia un utile netto pari a 1.556 migliaia di Euro a fronte di una perdita netta di 130 migliaia di Euro nello stesso periodo dell'esercizio precedente.

La voce comprende il risultato della società SEA Handling SpA in liquidazione, per la quale, al 30 giugno 2017 si sono concluse le attività della procedura di liquidazione, che hanno portato alla defi-

nizione delle posizioni creditorie e debitorie ancora aperte.

Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto riportato in Nota 6.

9.14 Risultato per azione

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

Pertanto il risultato base per azione al 31 dicembre 2017 risulta pari a 0,34 Euro (risultato netto dell'esercizio 84.069 migliaia di Euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 31 dicembre 2016 era pari a 0,37 Euro per azione (risultato

netto dell'esercizio 93.619 migliaia di Euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

10 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.

Nelle seguenti tabelle sono riportati i saldi patrimoniali con le parti correlate al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016, nonché i saldi economici con riferimento all'esercizio 2017 e 2016, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio.



RAPPORTI DEL GRUPPO CON PARTI CORRELATE

al 31 dicembre 2017

(importi in migliaia di Euro)	Crediti Commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>				
SACBO (*)	276	510	838	10.496
Dufrital	5.542	1.149	31.103	21
Malpensa Logistica Europa	1.840	1.046	4.277	10
SEA Services	1.137	1.714	3.115	3.331
Disma	117	99	215	0
Signature Flight Support Italy	507	1	944	0
Totale parti correlate	9.419	4.519	40.492	13.858
Totale voce di bilancio	111.078	153.497	697.698	456.968
% sul totale voce di bilancio	8,48%	2,94%	5,80%	3,03%

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 10.496 migliaia di Euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

al 31 dicembre 2016

(importi in migliaia di Euro)	Crediti Commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>				
SACBO (*)	138	342	866	9.518
Dufrital	5.469	1.173	29.297	19
Malpensa Logistica Europa	1.029	986	4.116	0
SEA Services	354	834	2.548	2.569
Disma	130	98	230	0
Signature Flight Support Italy	402	32	777	135
Totale parti correlate	7.522	3.465	37.834	12.241
Totale voce di bilancio	86.968	161.530	653.512	422.617
% sul totale voce di bilancio	8,65%	2,15%	5,79%	2,90%

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 9.518 migliaia di Euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Di seguito sono riportati i flussi di cassa relativi ai rapporti del Gruppo con le parti correlate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 e

al 31 dicembre 2016, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

FLUSSI DI CASSA DEI RAPPORTI DEL GRUPPO CON PARTI CORRELATE

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(843)		(843)	161.407	-0,5%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	7.552		7.552	(63.432)	-11,9%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				(87.195)	0,0%

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2016				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	3.835		3.835	152.717	2,5%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	2.935		2.935	(61.778)	-4,8%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				(97.681)	0,0%

Le transazioni tra il Gruppo e le parti correlate nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 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 Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione

(SEA Services);

- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- fornitura da parte di SEA Energia di energia elettrica a Dufrital;
- ricavi per service amministrativo, nonché relativi ai corrispettivi e alla concessione rilasciata da SEA Prime per il rifornimento di carburante; costi per *push-back* (Signature Flight Support Italy).

Altri rapporti con Parti Correlate

SACBO SpA

Nel corso del 2017 SACBO ha di-

stribuito dividendi a SEA per 2.128 migliaia di Euro.

Dufrital SpA

Nel corso del 2017 Dufrital ha distribuito dividendi a SEA per 1.679 migliaia di Euro.

Malpensa Logistica Europa SpA

Nel corso del 2017 Malpensa Logistica ha distribuito dividendi a SEA per 1.236 migliaia di Euro.

Disma SpA

Nel corso del 2017 Disma ha distribuito dividendi a SEA per 234 migliaia di Euro.

SEA Services Srl

Nel corso del 2017 SEA Services ha distribuito dividendi a SEA per 624 migliaia di Euro.

11 Compensi degli Amministratori

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017, il compenso per il Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 529 migliaia di Euro (603 migliaia di Euro per l'esercizio 2016).

12 Compensi del Collegio Sindacale

Nell'esercizio 2017 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 290 migliaia di Euro (295 migliaia di Euro nell'esercizio 2016).

13 Compensi della Società di Revisione

I compensi riconosciuti dalla Società SEA SpA e dalle sue controllate alla Società di revisione Deloitte

& Touche SpA per l'esercizio 2017 sono stati pari a 191 migliaia di Euro per l'attività di revisione e a 88 migliaia di Euro per altre attività.

14 Impegni e garanzie**14.1 Impegni per investimenti**

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 36.315 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (22.433 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato.

DETTAGLIO IMPEGNI PER PROGETTO

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistica di Linate e Malpensa	21.532	6.403
Progettazione e realizzazione di un nuovo magazzino presso Cargo City di Malpensa	4.006	7.582
Realizzazione del redesign della facciata land side e nuove pensiline Linate	3.381	
Progettazione esecutiva e realizzazione della manutenzione straordinaria telecomunicazioni e AVL	3.466	
Interventi manutenzione straordinaria per opere civili ed impiantistiche aviazione generale	1.480	2.212
Progettazione e manutenzione straordinaria delle infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	1.148	3.201
Nuova area de-icing presso il piazzale nord Linate	777	
Progettazione e lavori sistemazione fiume Lambro aviazione generale	400	1.542
Ultima fase realizzazione nuovi spogliatoi, area air side aviazione generale	100	
Hangar aviazione generale	25	1.270
Automezzi di pista		104
Accordo quadro per attività di supporto alla progettazione impianti aviazione generale		100
Accordo quadro coordinamento sicurezza aviazione generale		20
Totale	36.315	22.433

14.2 Impegni per contratti di noleggio

Al 31 dicembre 2017 il Gruppo SEA ha in essere impegni a fronte della sottoscrizione di contratti di noleggio per complessivi 24.592

migliaia di Euro, con riferimento principalmente ai componenti *software* e *hardware* a supporto del sistema informativo aeroportuale, al noleggio di autobus interpista e al noleggio del parco auto.

Di seguito si riporta il dettaglio degli esborsi minimi previsti a fronte dei contratti in capo al Gruppo al 31 dicembre 2017:

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017
Entro 12 mesi	7.088
Tra 1 e 5 anni	17.504
Totale	24.592

14.3 Garanzie

Le garanzie reali, pari a 2.348 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 sono relative al pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI.

Al 31 dicembre 2017 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari rispettivamente a 42.000 migliaia di Euro e a 46.000 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 alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 24.096 migliaia di Euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussione di 3.500 migliaia di Euro a favore di A2A Trading Srl a garanzia delle obbligazioni previste nel contratto di somministrazione di gas naturale sottoscritto tra A2A Trading Srl e SEA Energia SpA;
- 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";
- fidejussione rilasciata dalla Banca Popolare di Milano alla 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 902 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;
- dalle garanzie prestate dalla Banca Popolare di Milano a GESAC per la partecipazione alle gare per la fornitura di energia elettrica agli aeroporti di Napoli, di Torino e di Alghero per 210 migliaia di Euro. Nel corso del mese di febbraio 2018 una parte dell'impegno pari a 112 migliaia di Euro è stato estinto;
- 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 a Unareti per il trasporto dell'energia per 173 migliaia di Euro;
- fidejussione di 102 migliaia di Euro a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;
- fidejussione prestata dalla Banca Popolare di Milano a favore dell'Agenzia delle Dogane di Milano a garanzia del corretto versamento delle imposte di consumo per 69 migliaia di Euro;
- fidejussione di 75 migliaia di Euro a favore di Direzione Ufficio delle Dogane Milano 3 (Aviazione generale);
- fidejussione prestata dalla Banca Popolare di Sondrio a favore dell'UTF a garanzia del corretto versamento delle imposte di consumo per 52 migliaia di Euro;
- 420 migliaia di Euro per altre fidejussioni minori.

15 Stagionalità

Il *business* del Gruppo è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sottolinea inoltre come le attività relative all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto

di Milano Linate siano per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità, in virtù del diverso profilo della clientela indiretta (i.e. *leisure vs. business*). Tale caratteristica consente di limitare i picchi di stagionalità quando si adotti una prospettiva consolidata alle dinamiche operative e finanziarie del sistema aeroportuale nel suo complesso.

16 Passività potenziali

Si rimanda a quanto esposto nelle note esplicative in relazione a crediti (Nota 8.10) e rischi operativi (Nota 8.14).

17 Attività potenziali

Con riferimento alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano, confermata dalla Corte d'Appello di Milano con sentenza n. 331/2017, non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, tale attività potenziale non risulta riconosciuta nel conto economico, in applicazione dello IAS 37.

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla gestione al capitolo "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio".

18 Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2017 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

19 Eventi e operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2017, le società del Gruppo hanno posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- In data 30 maggio 2017, l'Autorità ha dato conferma dell'avvenuta rideterminazione della sanzione, irrogata da AGCM a conclusione del Procedimento a seguito della denuncia di Cedcor Sociedad Anonima ("CEDCOR"), contestando a SEA di aver abusato della propria posizione dominante in violazione dell'art.102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea ("TFUE") nell'ambito della procedura di gara indetta per la dismissione di ATA Ali Trasporti Aerei SpA (oggi SEA Prime SpA), in 936.320 Euro e dell'avvenuta comunicazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze, del nulla osta alla restituzione della somma complessiva di 2.430.343 Euro (di cui 2.428.680 Euro a titolo di sanzione e 1.663 Euro a titolo di interessi di mora). In attesa dell'effettivo pagamento, si è provveduto a iscrivere, nei conti della società, un provento, di importo pari 2.430.343 Euro.
- Con la conversione del c.d. "Decreto milleproroghe" il legislatore ha deciso di rinviare l'applicazione degli oneri di sistema a partire dal 1 gennaio 2018. Si è provveduto, pertanto, a stornare gli importi stanziati per gli anni 2015 e 2016.
- In data 10 luglio 2017 l'Assemblea Ordinaria di SEA Handling SpA in liquidazione ha deliberato l'approvazione del bilancio finale di liquidazione al 30 giugno

2017 e il relativo piano di riparto, autorizzando il Liquidatore a richiederne la cancellazione dal registro delle imprese (avvenuta in data 25 luglio 2017). Il Liquidatore ha disposto il versamento all'azionista unico SEA SpA di 8.376 migliaia di Euro, derivante dal citato piano di riparto. La Società SEA SpA ha rilevato nel bilancio separato un effetto positivo nella voce "Proventi e Oneri da partecipazioni" di 1.705 migliaia di Euro quale differenza tra il valore di iscrizione della controllata al 31 dicembre 2016 e il valore dell'attivo liquidato. Nel Bilancio Consolidato è stato rilevato un utile netto pari a 1.556 migliaia di Euro nel risultato netto da attività cessate e 23 migliaia di Euro tra gli altri proventi da partecipazione per gli incassi riconducibili a SEA Handling avvenuti dopo la liquidazione.

20 Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura del Bilancio al 31 dicembre 2017

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Pietro Modiano

Relazione di certificazione del Bilancio Consolidato

Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.
Via Tortona, 25
20144 Milano
Italia

Tel: + 39 02 83322111
Fax: + 39 02 83322112
www.deloitte.it

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39 E DELL'ART. 10 DEL REGOLAMENTO (UE) N. 537/2014

**Agli Azionisti della
SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI – SEA S.p.A.**

RELAZIONE SULLA REVISIONE CONTABILE DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA (il "Gruppo"), costituito dalla Situazione Patrimoniale-Finanziaria al 31 dicembre 2017, dal Conto Economico Consolidato, dal Conto Economico Complessivo Consolidato, dal Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto Consolidato, dal Rendiconto Finanziario Consolidato per l'esercizio chiuso a tale data e dalle relative note esplicative che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2017, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società capogruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. (la "Società") in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Andora Bari Bergamo Biella Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale Euro 10.525.720,00 i.v.
Codice Fiscale/Regione delle Imprese Milano n. 03049360156 - R.E.A. Milano n. 1729239 | Partita IVA: IT 03049550156

Il nome Deloitte si riferisce a uno 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 connesse. 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'informazione 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.

Deloitte.

2

Procedura concernente gli asseriti Aiuti di Stato a favore di SEA Handling*Descrizione dell'aspetto chiave della revisione*

Come indicato nella relazione sulla gestione ed in particolare al paragrafo "Fattori di rischio del gruppo SEA – Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling", con decisione del 19 dicembre 2012, la Commissione Europea ha stabilito che gli aumenti di capitale effettuati da SEA a favore della sua controllata SEA Handling negli anni 2002-2010, per un importo complessivo pari a circa 360 milioni, costituiscono Aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno, e ha conseguentemente imposto allo Stato italiano l'obbligo di attivarsi per consentire la restituzione da parte di SEA Handling.

Gli Amministratori evidenziano che nel contesto di un formale progetto di 'esecuzione alternativa' della decisione, la Società ha posto in essere – nel quadro delle interlocuzioni tra autorità italiane e Commissione Europea - una serie di azioni tra le quali (i) la liquidazione e definitiva uscita dal mercato di SEA Handling, (ii) la costituzione di Airport Handling al fine di continuare a offrire i servizi di assistenza a terra nel contesto in condizioni di piena concorrenza con le altre società di handling e in regime di assoluta discontinuità economica con SEA Handling, (iii) l'assegnazione dell'intera partecipazione nel capitale di Airport Handling in un trust denominato "Milan Airport Handling Trust", al fine di escludere qualsiasi forma di controllo di SEA su Airport Handling e continuità tra SEA Handling e la stessa Airport Handling, (iv) cessione del 30% delle azioni di Airport Handling ad un operatore terzo con l'opzione, a determinate condizioni, di poter acquistare un ulteriore 40% delle azioni.

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.

Con la conclusione della liquidazione di SEA Handling e l'avvenuta cancellazione della stessa dal Registro delle Imprese, gli Amministratori riportano che in ragione delle modificate situazioni di fatto e diritto relative a SEA Handling, il Tribunale della Unione europea, su richiesta della Commissione Europea e della stessa SEA Handling, con ordinanza del 22.1.2018, ha accertato che è venuta meno la materia del contendere relativamente al ricorso di SEA Handling, essendosi estinta la società ricorrente e 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.

Gli Amministratori evidenziano pertanto, che l'unico ricorso attualmente pendente contro la decisione della Commissione è quello proposto dal Comune di Milano la cui udienza di discussione si è tenuta il 28.2.2018 ed in relazione alla quale è attesa una decisione nel corso del corrente esercizio.

In considerazione della complessità giuridica della tematica e del fatto che il Tribunale dell'Unione Europea sarà chiamato ad esprimersi sull'ultimo ricorso pendente abbiamo ritenuto che tale aspetto rappresenti un aspetto significativo per la revisione del Gruppo.

Procedure di revisione svolte

Le nostre procedure di revisione hanno incluso, tra le altre, le seguenti:

- la comprensione dei controlli rilevanti posti in essere dal Gruppo per il monitoraggio dei procedimenti e delle indagini riguardanti la Procedura in parola;
- la richiesta di informazioni ai consulenti legali esterni del Gruppo ed all'ufficio legale interno;
- l'analisi di ragionevolezza delle considerazioni effettuate dalla Direzione Affari Legali e Societari;
- l'analisi della documentazione rilevante, ivi inclusi i verbali delle riunioni del Consiglio di Amministrazione o del Comitato Controllo e Rischi;
- l'analisi degli eventi successivi alla data di chiusura del bilancio;

Deloitte.

3

- la verifica dell'adeguatezza dell'informativa resa con riferimento a tali procedimenti nelle note al bilancio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Fondo di ripristino per le opere in concessione*Descrizione dell'aspetto chiave della revisione*

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2017 include il "Fondo per ripristino e sostituzione", pari ad Euro 137,7 milioni. Tale fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che la Società dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dall'accordo concessorio, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale ottenuta in concessione.

Il processo estimativo del suddetto fondo risulta articolato e complesso e si basa su diverse variabili ed assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione degli interventi di ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano lo stato di conservazione delle opere, la durata dei cicli di manutenzione e le previsioni di costo per classi omogenee di intervento.

In considerazione di quanto sopra evidenziato, abbiamo considerato la valutazione di tale fondo un aspetto chiave della revisione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2017.

Le note 2.7 e 8.14 del bilancio consolidato al 31 dicembre 2017 illustrano rispettivamente i criteri di valutazione applicati dalla Società e la movimentazione del suddetto fondo intervenuta nell'esercizio.

Procedure di revisione svolte

Le nostre procedure di revisione hanno incluso, tra le altre, le seguenti:

- comprensione del processo utilizzato dalla Società ai fini della determinazione e dell'adeguamento del fondo in oggetto;
- rilevazione dei controlli rilevanti posti in essere dalla Società a presidio dell'area in esame e, con riferimento alla Società, verifica dell'operatività degli stessi;
- acquisizione ed analisi delle relazioni predisposte da Direzione Operazioni e Manutenzione riguardanti la programmazione degli interventi di ripristino e di sostituzione. In particolare, sono state esaminate le ipotesi tecniche alla base dei modelli di calcolo, dei costi di intervento e della previsione dei tempi di ripristino e di sostituzione;
- verifica campionaria dei criteri di allocazione delle percentuali di ripristino tramite discussione con gli uffici competenti, al fine di verificare la ragionevolezza rispetto agli interventi di ripristino attesi;
- verifiche campionarie circa l'accuratezza e la completezza dei dati utilizzati per l'effettuazione delle stime;
- comprensione degli aggiornamenti normativi che possano avere impatti sulla stima del fondo di ripristino;
- riesame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime con riferimento ad un campione di interventi ultimati dalla Società nel corso del 2017, al fine di verificare la natura degli scostamenti e l'attendibilità del processo di stima adottato dalla Società;
- analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note al bilancio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.



4

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio consolidato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;

Deloitte.

5

- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Società ci ha conferito in data 4 maggio 2016 l'incarico di revisione legale del bilancio separato e consolidato della Società fino al 31 dicembre 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Legale, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Deloitte.

6

RELAZIONE SU ALTRE DISPOSIZIONI DI LEGGE E REGOLAMENTARI**Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98**

Gli Amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni richieste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA al 31 dicembre 2017, comprese la sua coerenza con il relativo bilancio consolidato e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni richieste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA al 31 dicembre 2017 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni previste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA al 31 dicembre 2017 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

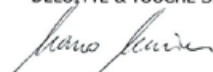
Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n.254

Gli amministratori della Società sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n.254.

Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli Amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n.254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Marco Pessina
Socio

Milano, 12 aprile 2018

An aerial photograph of a large airport terminal building with a vast parking lot filled with cars. The terminal has a modern, multi-level design with a prominent glass facade and a large, curved roof. The parking lot is filled with many cars, and there are several roads and ramps visible around the terminal. The sky is clear and blue.

SEA SpA
Bilancio Separato

Prospetti contabili

Situazione Patrimoniale - Finanziaria

(importi in Euro)	Note	al 31 dicembre 2017		al 31 dicembre 2016	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	6.1	971.029.047		989.635.259	
Immobilizzazioni materiali	6.2	152.090.253		135.320.523	
Investimenti immobiliari	6.3	3.394.393		3.398.255	
Partecipazioni in società controllate e collegate	6.4	43.255.694		51.252.774	
Partecipazioni disponibili per la vendita	6.5	26.164		26.164	
Imposte differite attive	6.6	52.271.311		45.172.548	
Altre attività finanziarie non correnti	6.7	7.189.871		16.776.367	
Altri crediti non correnti	6.8	212.302		240.268	
Totale attività non correnti		1.229.469.035	0	1.241.822.158	0
Rimanenze	6.9	4.090.966		4.129.886	
Crediti commerciali	6.10	108.611.501	12.168.396	82.964.904	10.259.311
Crediti finanziari correnti	6.11	20.630.136	20.630.136	43.532.446	43.532.446
Crediti per imposte	6.12	12.405.721		14.173.775	
Altre attività finanziarie correnti	6.7	13.300.000		7.189.871	
Altri crediti correnti	6.13	7.646.227		8.111.205	
Cassa e disponibilità liquide	6.14	67.128.750		46.997.934	
Totale attivo corrente		233.813.301	32.798.532	207.100.021	53.791.757
Attività cessate		0	0	0	0
TOTALE ATTIVO		1.463.282.336	32.798.532	1.448.922.179	53.791.757
Capitale sociale	6.15	27.500.000		27.500.000	
Altre riserve	6.15	230.782.330		211.333.111	
Utile dell'esercizio	6.15	76.945.175		87.856.117	
PATRIMONIO NETTO		335.227.505	0	326.689.228	0
Fondo rischi e oneri	6.16	166.110.866		170.173.114	
Fondi relativi al personale	6.17	46.735.743		48.095.310	
Altri debiti non correnti	6.21	17.588.430			
Passività finanziarie non correnti	6.18	546.289.193		549.068.737	
Totale passività non correnti		776.724.232	0	767.337.161	0
Debiti commerciali	6.19	146.833.655	8.890.142	161.771.089	18.815.005
Debiti per imposte dell'esercizio	6.20	7.227.118	41.010	6.045.654	1.069.028
Altri debiti correnti	6.21	169.657.859		155.002.525	
Passività finanziarie correnti	6.18	27.611.967		32.076.522	4.577.217
Totale passivo corrente		351.330.599	8.931.152	354.895.790	24.461.250
Passività connesse alle attività cessate		0	0	0	0
TOTALE PASSIVO		1.128.054.831	8.931.152	1.122.232.951	24.461.250
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.463.282.336	8.931.152	1.448.922.179	24.461.250

Conto Economico

(importi in Euro)	Note	2017		2016	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	7.1	676.167.121	47.390.858	632.013.412	44.918.346
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	28.280.955		46.622.015	
Totale ricavi		704.448.076	47.390.858	678.635.427	44.918.346
Costi del lavoro	7.3	(205.347.807)	687.815	(177.478.415)	656.718
Materiali di consumo	7.4	(10.219.347)		(9.010.735)	
Altri costi operativi	7.5	(233.551.601)	(39.522.977)	(223.013.053)	(43.435.980)
Costi per lavori su beni in concessione	7.6	(26.005.801)		(43.113.724)	
Totale costi operativi		(475.124.556)	(38.835.162)	(452.615.927)	(42.779.262)
Margine operativo lordo / EBITDA		229.323.520	8.555.696	226.019.500	2.139.084
Accantonamenti e svalutazioni	7.7	(30.616.367)		(3.444.241)	
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	7.8	(13.509.000)		(17.100.000)	
Ammortamenti	7.9	(65.480.105)		(58.054.753)	
Risultato operativo		119.718.048	8.555.696	147.420.506	2.139.084
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	7.680.099	7.680.099	4.587.127	2.686.347
Oneri finanziari	7.11	(18.160.321)		(18.911.083)	
Proventi finanziari	7.11	1.084.763	839.215	1.132.435	1.090.467
Risultato prima delle imposte		110.322.589	17.075.010	134.228.985	5.915.898
Imposte	7.12	(33.377.414)		(46.372.868)	
Risultato netto da attività in funzionamento		76.945.175	17.075.010	87.856.117	5.915.898
Risultato netto da attività cessate		0	0	0	0
Risultato netto		76.945.175	17.075.010	87.856.117	5.915.898

Conto Economico Complessivo

(Importi in Euro)	2017	2016
Risultato netto	76.945.175	87.856.117
<i>- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>		
Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	2.434.925	1.425.627
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	(584.382)	(438.139)
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	1.850.543	987.488
<i>- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i>		
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	55.998	(1.813.454)
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	(13.439)	653.389
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	42.559	(1.160.065)
Totale altre componenti del risultato complessivo	1.893.102	(172.577)
Totale risultato complessivo dell'esercizio	78.838.277	87.683.540

Rendiconto Finanziario

(Importi in Euro)	2017	2016
Risultato prima delle imposte	110.322.589	134.228.985
<i>Rettifiche:</i>		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni materiali ed immateriali	65.480.105	58.054.753
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	22.568.726	(1.386.811)
Svalutazione altre attività finanziarie	3.476.367	
Oneri finanziari netti	17.075.558	17.778.648
Oneri (Proventi) da partecipazioni	(7.680.099)	(4.587.127)
Restituzione sanzione AGCM (esclusa quota interessi)	(2.428.680)	
Altre variazioni non monetarie	15.381.230	(3.583.839)
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	224.195.796	200.504.609
Variazione rimanenze	(99.925)	419.804
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(51.336.019)	(2.867.411)
Variazione debiti commerciali e altri debiti	731.083	17.448.057
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	(50.704.861)	15.000.450
Imposte sul reddito pagate	(37.963.420)	(66.121.028)
Cash flow derivante dall'attività operativa	135.527.515	149.384.031
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>		
- immateriali ^(*)	(30.843.852)	(44.920.502)
- materiali	(32.268.400)	(14.926.236)
- finanziarie	(250.500)	
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>		
- materiali	98.479	1.647.454
- finanziarie		30
Dividendi incassati	7.801.363	2.934.878
Incasso dalla liquidazione di SEA Handling SpA in liquidazione	8.405.236	
Incasso dalla liquidazione di Consorzio Malpensa Construction in liquidazione	93.196	
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(46.964.478)	(55.264.376)
Variazione indebitamento finanziario lordo		
<i>Incremento netto indebitamento a breve e m/l termine:</i>	288.394	(14.894.526)
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	18.325.093	(6.841.200)
Dividendi distribuiti	(70.307.263)	(62.816.559)
Interessi e commissioni pagate	(16.747.163)	(17.871.600)
Interessi incassati	8.718	31.658
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(68.432.221)	(102.392.227)
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	20.130.816	(8.272.572)
Disponibilità liquide di inizio esercizio	46.997.934	55.270.506
Disponibilità liquide di fine esercizio	67.128.750	46.997.934

^(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2017 è pari a 12.808 migliaia di Euro a fronte di 16.386 migliaia di Euro dell'esercizio 2016.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto

(importi in Euro)	Capitale	Riserva da prima conversione agli IFRS (escluso OCI)	Riserva AFS	Riserva di cash flow hedge	Riserva Utile/(Perdita) Attuale	Riserva straordinaria	Riserva legale	Altre riserve	Totale riserve	Risultato dell'esercizio	Totale patrimonio netto
Al 1 gennaio 2016	27.500.000	23.686.390	1	(7.791.210)	(5.044.705)	119.163.773	5.500.000	60.288.176	195.802.425	78.553.263	301.855.688
Operazioni con gli azionisti											
Destinazione dell'utile di esercizio 2015 e relativa distribuzioni di dividendi						15.703.263			15.703.263	(78.553.263)	(62.850.000)
Altri movimenti											
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				987.488	(1.160.065)				(172.577)		(172.577)
Riclassificazione riserva da prima conversione agli IFRS		(8.872.439)			4.947.427	3.925.012			0		0
Risultato dell'esercizio										87.856.117	87.856.117
Al 31 dicembre 2016	27.500.000	14.813.951	1	(6.803.722)	(1.257.343)	138.792.048	5.500.000	60.288.176	211.333.111	87.856.117	326.689.228
Operazioni con gli azionisti											
Destinazione dell'utile di esercizio 2016 e relativa distribuzione di dividendi						17.556.117			17.556.117	(87.856.117)	(70.300.000)
Altri movimenti											
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				1.850.543	42.559				1.893.102		1.893.102
Risultato dell'esercizio										76.945.175	76.945.175
Al 31 dicembre 2017	27.500.000	14.813.951	1	(4.953.179)	(1.214.784)	156.348.165	5.500.000	60.288.176	230.782.330	76.945.175	335.227.505



Note esplicative al Bilancio Separato

1. Informazioni Generali

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

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

La Società gestisce l’Aeroporto di Milano Malpensa e l’Aeroporto di Milano Linate, in forza della Con-

venzione 2001, sottoscritta fra SEA ed ENAC nel 2001 ed avente durata quarantennale (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962).

Al 31 dicembre 2017 SEA non detiene azioni proprie e la suddivisione dell’azionariato è esposta nella tabella sottostante.

Si evidenzia che, in data 15 febbraio 2018, le azioni di proprietà della Provincia di Varese sono state acquisite da 2i Aeroporti SpA. Pertanto, alla data di approvazione della presente relazione la quota

di possesso degli Azionisti pubblici è pari al 54,9% e la quota di possesso degli Azionisti privati è pari al 45,1%.

La Società, a seguito dell’emissione del prestito obbligazionario in data 17 aprile 2014, denominato “SEA 3 1/8 2014-2021” e dell’ammissione a quotazione dei relativi valori mobiliari sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, ha acquisito la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell’art.16, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n.39/2010.



	Percentuale di possesso
Comune di Milano	54,81%
Provincia di Varese	0,64%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri azionisti pubblici	0,08%
Totale azionisti pubblici	55,59%
2i Aeroporti SpA	35,75%
F2i Sgr SpA	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
Totale azionisti privati	44,41%
Totale	100,00%

2 Sintesi dei principi contabili adottati

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio separato di SEA chiuso al 31 dicembre 2017.

Gli schemi di bilancio sono redatti in unità di Euro, le tabelle incluse nelle note esplicative sono redatte in migliaia di Euro.

2.1 Base di preparazione

Il Regolamento Europeo (CE) n°1606/2002 del 19 luglio 2002, ha introdotto l'obbligo, a partire dall'esercizio 2005, di applicazione degli *International Financial Reporting Standards* ("IFRS"), emanati dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB"), e adottati dall'Unione Europea per la redazione dei bilanci consolidati delle società aventi titoli di capitale e/o debito quotati presso uno dei mercati regolamentati della Comunità Europea. A seguito del suddetto Regolamento europeo, il 28 febbraio 2005 è stato emesso il Decreto Legislativo n. 38, con il quale è stata disciplinata, tra l'altro, l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci consolidati di società non quotate. SEA ha deciso di avvalersi di detta opzione per la predisposizione del proprio bilancio consolidato a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006. Il medesimo Decreto Legislativo (al quarto comma dell'art. 4) ha disciplinato inoltre l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci separati inclusi nei bilanci consolidati redatti in accordo con gli IFRS. SEA ha deciso di avvalersi anche di detta opzione a partire dal bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011. Per detto bilancio separato, è stata pertanto identificata quale data di transizione agli IFRS il 1° gennaio 2010.

Con "IFRS" si intendono anche gli *International Accounting Standards* ("IAS") tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'*IFRS Interpretation Committee*, precedentemente denominato *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC") e ancor prima *Standing Interpretations Committee* ("SIC").

Il presente bilancio è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/2005.

In particolare si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente agli esercizi presentati nel documento. Il bilancio è stato pertanto predisposto sulla base delle migliori conoscenze degli IFRS e tenuto conto della migliore dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento, come meglio di seguito specificato.

Il Bilancio separato è stato redatto nel presupposto della continuazione dell'attività, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, pur in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono incertezze sulla continuità aziendale considerando i livelli di capitalizzazione esistenti e non rilevando l'esistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale, operativo e di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la situazione patrimoniale e finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente", per il conto economico lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il rendiconto finanziario il metodo di rappresentazione indiretto. Ove presenti sono stati inoltre evidenziati gli ammontari delle posizioni o transazioni con Parti Correlate.

Gli schemi utilizzati, come sopra specificato, sono quelli che meglio rappresentano la situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società.

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

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

La Società, a seguito della emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021", ha adottato i principi contabili IFRS 8 "Settori operativi" e IAS 33 "Utile per azione", la cui informativa è esposta nel Bilancio Consolidato alla Nota 7 e 9.14.

Il presente bilancio è assoggettato a revisione contabile da parte della società di revisione Deloitte & Touche SpA.

2.2 Principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili dal 1° gennaio 2017

Si riportano nel seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione

è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2017, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti. L'adozione di tali emendamenti e interpreta-

zioni, ove applicabili, non ha avuto effetti sulla situazione patrimoniale finanziaria o sul risultato della Società.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
Amendment to IAS 7 Disclosure initiative	06 nov '17	09 nov '17	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '17	01 gen '17
Amendment to IAS 12 Recognition of deferred tax assets for unrealized losses	06 nov '17	09 nov '17	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '17	01 gen '17



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

Di seguito sono indicati i principi contabili internazionali, le interpretazioni e le modifiche a

esistenti principi contabili e interpretazioni, ovvero specifiche previsioni contenute nei principi e nelle interpretazioni approvati dallo IASB che non sono ancora state omologate per l'adozione in Europa o che, seppur omologati

per l'adozione in Europa, alla data di approvazione del presente documento non sono ancora applicabili e non sono stati adottati in via anticipata dalla Società:

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
IFRS 9 Financial instruments	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
IFRS 15 Revenue from contracts with customers	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
IFRS 16 Leases	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2019
Amendment to IFRS 2 Clarification and measurement of share based payment transactions	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
Annual improvements cycles 2014-2016	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
IFRIC 22 Foreign currency transactions and advance consideration	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
Amendment to IAS 40 Transfers of investment property	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2018
IFRIC 23 Uncertainty over income tax treatments	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2019
IFRS 9 Prepayment features with negative compensation	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2019
IAS 28 Long term interests in associates and joint ventures	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2019
Annual improvements cycles 2015-2017	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2019
IFRS 17 Insurance Contracts	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2021

Si precisa che non sono stati applicati anticipatamente principi contabili e/o interpretazioni, la cui applicazione risulterebbe obbligatoria per periodi che iniziano successivamente al 31 dicembre 2017.

IFRS 15 - Revenue from contracts with customers

Durante l'esercizio 2017 la società ha promosso un progetto di analisi per identificare gli impatti dell'applicazione del nuovo principio obbligatoria dal 1° gennaio

2018. Sono stati sottoposti ad analisi diverse tipologie di contratti, riscontrabili nei diversi settori di business della Società, al fine di individuare casistiche particolari che richiedono una gestione, secondo le richieste dell'IFRS 15, diversa da quella attuale.

Le principali tematiche previste dal principio che potrebbero avere dei potenziali impatti sulla Società sono di seguito elencate:

■ **Combination of contracts:** secondo il paragrafo IFRS 15.17 «l'entità deve raggruppare due o più contratti conclusi contemporaneamente (o quasi) con il medesimo cliente e contabilizzarli come unico contratto, se sono soddisfatti uno o più dei seguenti criteri:

- I contratti sono negoziati per un unico obiettivo commerciale;
- L'importo del corrispettivo dovuto in forza di uno

dei contratti dipende dal prezzo o dalle prestazioni dell'altro contratto;

c. I beni o i servizi promessi nei contratti costituiscono un'unica "obbligazione di fare".

■ **Transaction price:** L'IFRS 15.47 definisce il "Transaction Price" dell'operazione come "l'importo del corrispettivo a cui l'entità ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi. Il corrispettivo promesso nel contratto con il cliente può includere importi fissi, importi variabili o entrambi".

■ **Collectability:** secondo l'IFRS 15 al paragrafo 9, l'entità deve contabilizzare il contratto con il cliente che rientra nell'ambito di applicazione del presente Principio solo se sono soddisfatti tutti i criteri seguenti:

a. le parti del contratto hanno approvato il contratto e si sono impegnate ad adempiere le rispettive obbligazioni;

b. l'entità può individuare i diritti di ciascuna delle parti per quanto riguarda i beni o servizi da trasferire;

c. l'entità può individuare le condizioni di pagamento dei beni o servizi da trasferire;

d. il contratto ha sostanza commerciale (ossia il rischio, la tempistica o l'importo dei flussi finanziari futuri dell'entità sono destinati a cambiare a seguito del contratto);

e. è probabile che l'entità riceverà il corrispettivo a cui avrà diritto in cambio dei beni o servizi che saranno trasferiti al cliente.

■ **Principal vs Agent:** il principio chiede di valutare nelle transazioni tra le parti se l'entità agisce in qualità di "Principal" e quindi di responsabile del servizio reso oppure in qualità di "Agente" nel caso in cui la per-

formance obligation cui la parte è tenuta consiste nel provvedere affinché sia un terzo a fornire i beni o servizi promessi.

Le conclusioni del progetto hanno evidenziato che l'attuale struttura dei contratti attivi legati ai vari business della Società e la relativa contabilizzazione sono *compliant* con le novità introdotte dal nuovo principio contabile. L'unica variazione riguarderà la riclassifica dall'esercizio 2018 di alcuni costi commerciali che saranno esposti a diretta riduzione dei ricavi.

IFRS 9 - Financial instruments

Il nuovo principio IFRS 9, in vigore a partire dal primo gennaio 2018, comprende, in particolare, la disciplina relativa alle 3 fasi contabili: classificazione e misurazione, *impairment* ed *Hedge Accounting*. La Società ha scelto l'applicazione completa del principio alla data del 1° gennaio 2018, benché il principio stesso preveda, solo per la parte di *Hedge Accounting* la possibilità di applicare la nuova normativa dal 1° gennaio 2019. Di seguito si analizzano i tre ambiti di applicazione dell'IFRS 9 dando evidenza degli impatti nella realtà SEA:

a. dal punto di vista della classificazione e misurazione dovranno essere riclassificate le poste dell'attivo attualmente classificate come "Attività finanziarie disponibili per la vendita" in "Attività/Passività finanziarie valutate al FV a CE", e le attività relative agli Strumenti Finanziari Partecipativi, attualmente classificati in attività valutate al costo ammortizzato in "Attività/Passività finanziarie valutate al FV a CE", in quanto non conformi al SPPI test, che prevede che un'attività, per poter essere iscritta al costo ammortizzato, debba fornire il rimborso solo di capitale e interessi e con scadenze fisse

per il rimborso del capitale.

b. **Impairment** dei Crediti commerciali: elemento chiave del nuovo principio è il passaggio dal concetto di 'Incurred Loss' a quello di 'Expected Loss': il fondo svalutazione crediti dovrà essere 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*). Vi è inoltre la necessità di includere elementi *forward looking* nella determinazione dei 'risk ratio'. L'analisi ai fini del principio IFRS 9 si è basata sulle risultanze di un precedente progetto, svoltosi anch'esso nell'esercizio 2017, e avente come finalità quella di suddividere la clientela in classi di rating, comprendo con tale classificazione il 98% del fatturato di SEA. 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 o a scadere. Il *risk ratio* calcolato rappresenta la probabilità che il cliente non onori il debito e la percentuale di credito, ricavata da un'analisi dello storico, per cui il cliente potrebbe risultare inadempiente. Durante la fase di analisi si è provveduto alla creazione della suddetta matrice, e la differenza calcolata sul fondo svalutazione applicando il metodo attualmente in uso nel gruppo e la matrice non è materiale. Questo risultato è giustificato dal fatto che anche nel modello di valutazione attualmente in uso sono compresi degli elementi

forward looking che permettono al *management* la valutazione della perdita attesa.

- c. *Hedge Accounting*: secondo le regole dettate dallo IAS 39, gli strumenti derivati sono trattati contabilmente in *hedge accounting*, applicando nello specifico il modello del *cash flow hedge* (copertura dei flussi finanziari attesi). In ragione dell'applicazione di detto trattamento contabile, le variazioni di *intrinsic value* dei derivati sono iscritte all'interno di una riserva di Patrimonio Netto (riserva di *cash flow hedge*) e al tempo stesso le variazioni del *time value* sono iscritte a Conto Economico. Il trattamento di copertura è supportato dalla predisposizione dell'apposita documentazione di copertura (*Hedging Relationship Documentation*) e dall'effettuazione dei c.d. 'test di efficacia' richiesti da IAS 39. Secondo IFRS 9 il trattamento contabile da utilizzare è quello che segue le logiche di *hedge accounting* definite per il modello del *cash flow hedge*, ma sia le variazioni dell'*intrinsic value* sia le variazioni del *time value* dovranno essere iscritte in due differenti riserve di Patrimonio netto. Alla data di prima applicazione il *time value* dei derivati dovrà quindi essere riconosciuto all'interno di un'apposita riserva di OCI, riclassificando l'importo dalla riserva straordinaria. Si è calcolato che alla data del 1° gennaio 2018 la riclassifica per la Società sarà pari a 720 Euro. Alle date di reporting successive, le variazioni di *time value* dovranno continuare ad essere rilevate all'interno della medesima riserva di OCI.

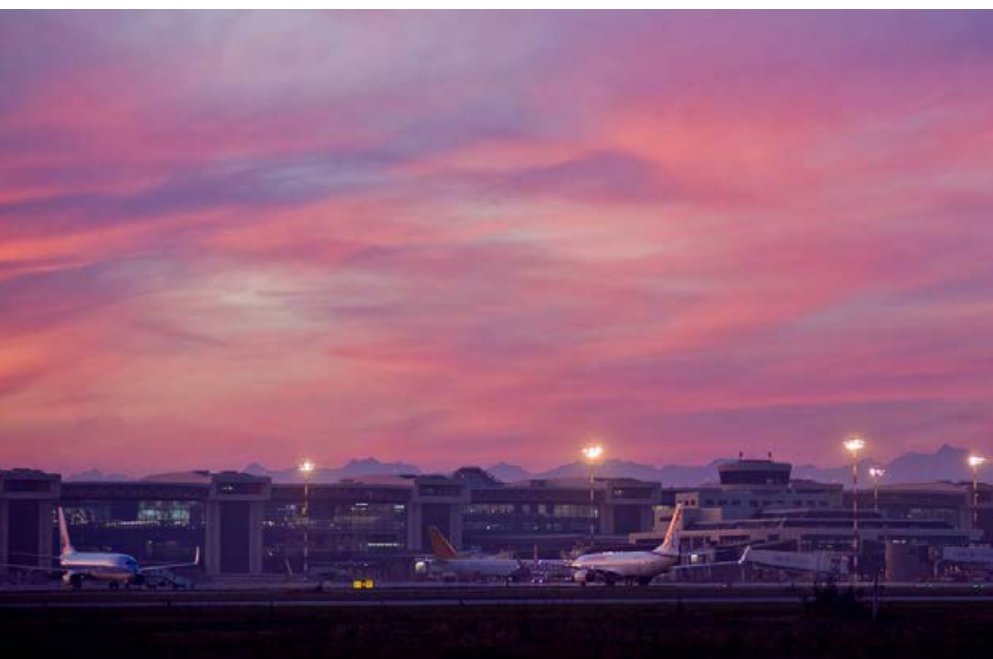
IFRS 16 - Leasing

Dal primo gennaio 2019 il nuovo standard IFRS 16 sostituirà lo IAS 17. Ogni contratto di leasing passivo, anche quelli ora considerati

operativi (ad esempio i noleggi), saranno classificati come *leasing finanziari*. Potranno essere esclusi dall'applicazione del nuovo principio solo i leasing passivi la cui durata è inferiore ai 12 mesi o che fanno riferimento a beni il cui singolo valore è inferiore a 5.000 dollari. La Società ha identificato tutti i contratti pluriennali ad oggi in essere e relativi al pagamento di un canone per l'utilizzo di un *asset* di varia natura, escludendo quelli classificabili come "*low value*" o "*short term lease*", e gli *asset* aventi ad oggetto il pagamento di un

corrispettivo per l'utilizzo di licenze software e ha definito la durata del "*lease*" sulla base dei termini contrattuali. A seguito di questa analisi si è quindi proceduto a valorizzare tali contratti effettuando un "*ricalcolo overall*" che determinasse un valore di "*Right of Use*" e di "*Liability*". Avendo la società optato per l'adozione del principio dal primo gennaio 2019 e non per la *early adoption*, durante il 2018 saranno aggiornate le analisi al fine di definire i valori di riapertura da iscrivere in bilancio il primo gennaio 2019.





2.4 Criteri di valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

Nel caso di acquisizione da terzi di aziende o rami di azienda, le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili, sono rilevate al loro valore corrente (*fair value*) alla data di acquisizione.

La differenza positiva tra il costo di acquisto e il valore corrente di tali attività e passività è iscritta come avviamento ed è classificata come attività immateriale a vita indefinita.

L'eventuale differenza negativa (*badwill*) è invece rilevata a conto economico al momento dell'acquisizione.

I costi connessi alle aggregazioni aziendali sono rilevati a conto economico.

L'avviamento è rilevato inizialmente al costo ed è ridotto successivamente solo per le riduzioni di valore cumulate.

Annualmente, o più frequentemen-

te se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità che abbia subito una riduzione di valore, l'avviamento è sottoposto a verifiche per identificare eventuali riduzioni di valore, secondo quanto previsto dal principio IAS 36 (Riduzione di valore delle attività); il valore originario non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Non si effettuano rivalutazioni dell'avviamento, neanche in applicazioni di leggi specifiche.

Eventuali passività connesse alle aggregazioni aziendali per pagamenti sottoposti a condizione vengono rilevate alla data di acquisizione delle aziende e dei rami di azienda relativi alle aggregazioni aziendali.

In caso di cessione di una parte o dell'intera impresa precedentemente acquisita e dalla cui acquisizione era emerso un avviamento, nella determinazione della plusvalenza o delle minusvalenze da cessione si tiene conto del corrispondente valore residuo dell'avviamento.

Immobilizzazioni immateriali

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

(a) Diritti sui beni in concessione

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

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con lo IAS 11 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico "Ricavi per lavori su beni in concessione".

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

I beni in concessione vengono ammortizzati lungo la durata della concessione, con l'utilizzo di aliquote costanti determinate con riferimento alla scadenza della concessione, poiché si presuppone che i benefici economici futuri del bene verranno utilizzati dal concessionario. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici.

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

- completo ammortamento dei beni in concessione alla data di fine concessione;
- ripristino e sostituzione dei componenti soggetti a usura dei beni in concessione.

Si rimanda a tal proposito al successivo paragrafo "Fondi rischi e oneri - Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione".

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

(b) Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre

Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti similari

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

Computer software

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

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

Immobilizzazioni materiali

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

Beni immobili

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dalla Società nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbligo a carico di SEA di provvedere alla manutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all'esercizio dell'attività d'impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono di proprietà di SEA fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 2041. In bilancio, le immobilizzazioni sono esposte al netto

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

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

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

Beni mobili

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

Gli impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione e, solo con riferimento ai beni in proprietà, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo include gli oneri direttamente so-

stenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie.

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

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

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

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

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

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

Investimenti immobiliari

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

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

Partecipazioni in società controllate e collegate

Le partecipazioni in imprese controllate e in imprese collegate sono valutate al costo di acquisto (comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione), eventualmente ridotto per perdite di valore in conformità a quanto previsto dallo IAS 36.

La differenza positiva, quando emergente all'atto dell'acquisto con parti terze, tra il costo di acquisizione e la quota di patrimonio netto a valori correnti della partecipata di competenza della Società è, pertanto, inclusa nel valore di carico della partecipazione.

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono sottoposte ogni anno o, se necessario più frequentemente, a verifica per rilevare eventuali perdite di valore. Qualora esistano evidenze che tali partecipazioni abbiano subito una perdita di valore, la stessa è rilevata nel conto economico come svalutazione. Nel caso l'eventuale quota di pertinenza della Società delle perdite della partecipata ecceda il valore contabile della partecipazione, e la Società abbia l'obbligo di risponderne, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata come fondo per rischi ed oneri nel passivo dello stato patrimoniale. Qualora, successivamente, la perdita di valore venga meno o si riduca, è rilevato a conto economico un ripristino di valore nei limiti del costo originario.

Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le immobilizzazioni immateriali e le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono analizzate al fine di identificare l'esistenza di

eventuali indicatori di riduzione del loro valore. Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, addebitando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è il maggiore tra il suo *fair value*, ridotto dei costi di vendita e il suo valore d'uso, laddove quest'ultimo è il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene. Nel determinare il *fair value* si considera il costo di acquisto di uno specifico bene che tiene conto di un coefficiente di deprezzamento (tale coefficiente tiene conto delle effettive condizioni del bene). Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati con un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Una riduzione di valore è riconosciuta a conto economico quando il valore di iscrizione dell'attività è superiore al valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile

dell'attività (o delle unità generatrici di flussi finanziari), a eccezione dell'avviamento, è ripristinato con imputazione a conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati gli ammortamenti.

Attività finanziarie

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

- attività finanziarie a *fair value* a conto economico;
- crediti e finanziamenti attivi;
- attività disponibili per la vendita.

Le attività finanziarie sono iscritte all'attivo patrimoniale nel momento in cui la Società diviene parte dei contratti connessi alle stesse. Le attività finanziarie cedute sono eliminate dall'attivo dello stato patrimoniale, quando il diritto a ricevere i flussi di cassa è trasferito unitamente a tutti i rischi e benefici associati alla proprietà.

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

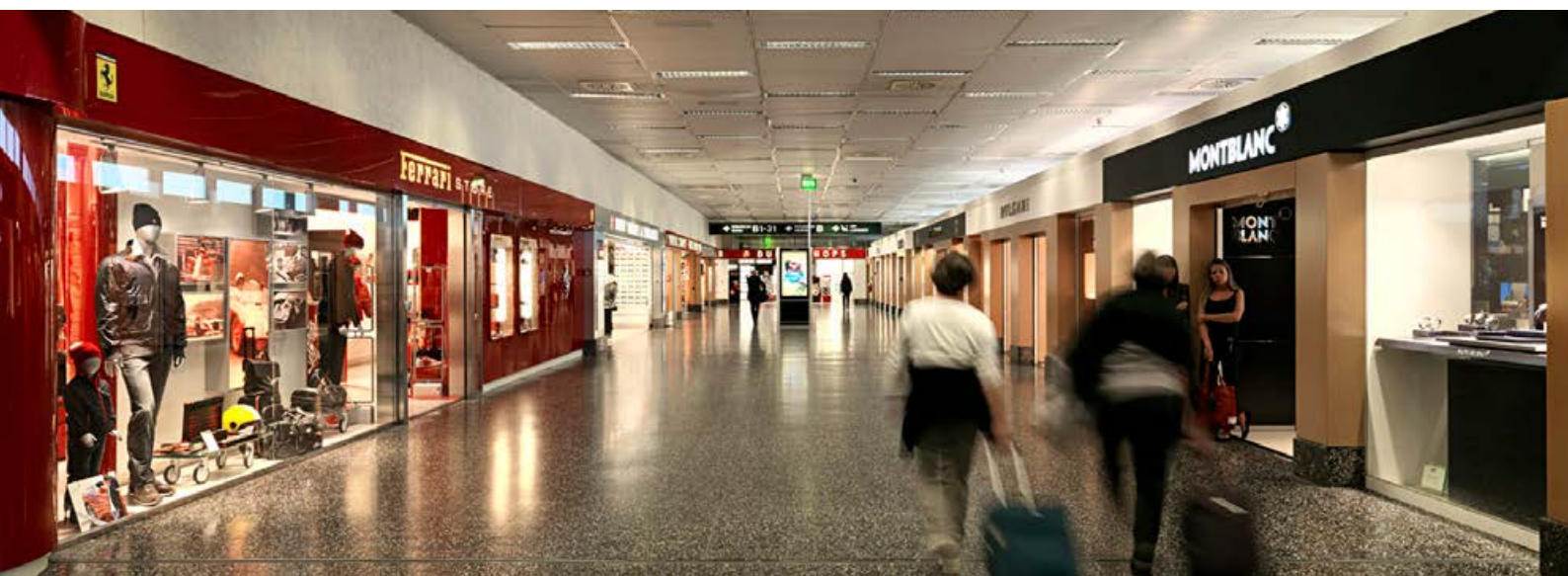
(a) Attività finanziarie a fair value a conto economico

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

(b) Crediti e finanziamenti attivi

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

Se vi è un'obiettiva evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore, l'attività è ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi di cassa ottenibili in futuro. Le perdite di valore sono rilevate a conto economico. Se negli esercizi successivi ven-



gono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato.

(c) Attività finanziarie disponibili per la vendita

Le attività disponibili per la vendita sono strumenti finanziari non derivati esplicitamente designati in questa categoria, ovvero che non trovano classificazione in nessuna delle precedenti categorie e sono compresi nelle attività non correnti a meno che il *management* intenda cederli nei 12 mesi successivi dalla data del bilancio. Tali attività finanziarie sono valutate al *fair value* e gli utili o perdite da valutazione sono imputati a una riserva di patrimonio netto afferente le "Altre componenti del risultato complessivo"; la loro rilevazione a conto economico è effettuata solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta o, nel caso di variazioni cumulate negative, quando si valuta che la riduzione di valore già rilevata a patrimonio netto non potrà essere recuperata in futuro.

Nel caso di partecipazioni classificate come disponibili per la vendita, un prolungato o significativo declino nel *fair value* della partecipazione al di sotto del costo iniziale è considerato un indicatore di perdita di valore.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata. Quando i derivati di copertura coprono il rischio di variazione del *fair value* degli strumenti oggetto di copertura (*fair value hedge*, es.

copertura della variabilità del *fair value* di attività/passività a tasso fisso), i derivati sono rilevati al *fair value* con imputazione degli effetti a conto economico; coerentemente, gli strumenti oggetto di copertura sono adeguati per riflettere le variazioni del *fair value* associate al rischio coperto. Quando i derivati coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa degli strumenti oggetto di copertura (*cash flow hedge*), le coperture effettuate vengono designate a fronte dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari attribuibile ai rischi che in un momento successivo possono influire sul conto economico. La parte efficace della variazione di *fair value* della parte di contratti derivati che sono stati designati come di copertura secondo i requisiti previsti dallo IAS 39 viene rilevata in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "Altre componenti del risultato complessivo"); tale riserva viene poi imputata a conto economico nell'esercizio in cui la transazione coperta influenza il conto economico. La parte inefficace della variazione di *fair value* della parte di contratti derivati, così come l'intera variazione di *fair value* dei derivati che non sono stati designati come di copertura o che non ne presentano i requisiti richiesti dal citato IAS 39, viene invece contabilizzata direttamente a conto economico nella voce "Proventi/oneri finanziari".

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

quanto possibile, alle attività da valutare.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti inizialmente al *fair value* e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato al netto del fondo svalutazione crediti. Qualora vi sia un'obiettiva evidenza di indicatori di riduzioni di valore, l'attività viene ridotta in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro.

L'obiettiva evidenza di perdita di valore è verificata considerando, tra l'altro, rilevanti inadempimenti contrattuali, significative difficoltà finanziarie, rischio di insolvenza della controparte. I crediti sono esposti al netto degli accantonamenti al fondo svalutazione. Se negli esercizi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato a fronte oneri; diversamente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stata effettuata la svalutazione. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 4.1.

Rimanenze

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

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

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide compren-

dono la cassa, i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine prontamente liquidabili, con scadenza uguale o inferiore ai tre mesi. Eventuali scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti dello stato patrimoniale. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value*.

Fondi rischi e oneri

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

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

Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione

Il trattamento contabile degli interventi che il concessionario effettua sui beni oggetto di concessione, a norma dell'IFRIC 12, è diverso a seconda della diversa natura degli interventi stessi: gli interventi di normale manutenzione del bene sono manutenzioni ordinarie e pertanto rilevate a conto economico; gli interventi di sostituzione e manutenzione programmata del bene a una data futura, considerato che l'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione di un bene



fisico ma di un diritto, devono essere rilevati a norma dello IAS 37 - "Accantonamenti e passività potenziali" - che stabilisce l'addebito a conto economico di un accantonamento e, in contropartita, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il fondo ripristino e sostituzione dei beni in concessione accoglie, pertanto, la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e fino al termine della concessione, finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

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

Fondi relativi al personale

Fondi pensione

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita (contributo al Servizio Sanitario nazionale e contributi all'INPS per i piani pensionistici) che piani a benefici definiti.

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

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione, pertanto il relativo onere è imputato al conto economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici

definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del *fair value* delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

Gli utili e perdite attuariali, in con-

formità ai disposti dello IAS 19R, sono rilevati direttamente nel patrimonio netto in una specifica riserva denominata "Riserva utile/perdita attuariale".

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

Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

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

Passività finanziarie

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare, sono inizialmente iscritte al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutate al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi

ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

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

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

Debiti commerciali e altri debiti

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

Operazioni di reverse factoring-factoring indiretto

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

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

In tale contesto i rapporti, per i



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

Riconoscimento dei ricavi

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

I ricavi, principalmente riferibili alle prestazioni di servizi sono riconosciuti nell'esercizio nel quale i servizi sono resi.

I canoni attivi e le *royalty* sono riconosciuti nell'esercizio di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti mentre, i corrispettivi per certificati verdi sono riconosciuti annualmente su base fissa secondo contratti pluriennali e si riferiscono alla remunerazione della messa a disposizione delle reti interne al sedime aeroportuale.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nell'esercizio relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della percentuale di completamento e, sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di una percentuale del 6% rappresentativa della miglior stima, sia della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta da SEA, sia del *mark up* per l'attività svolta al pari di un *general constructor* (come previsto dall'IFRIC 12).

Contributi pubblici

I contributi pubblici sono rilevati in presenza di una delibera formale di attribuzione da parte del soggetto erogante per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti (IAS 20).

Contributi in conto capitale

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

Contributi in conto esercizio

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico nella voce "Ricavi di gestione".

Riconoscimento dei costi

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

Gli incentivi concessi ai vettori, e determinati in funzione del numero di passeggeri trasportati, e fatturati dai vettori stessi alla Società per il (i) mantenimento del traffico presso gli scali ovvero (ii) per lo sviluppo del traffico tramite il potenziamento di rotte esistenti o inserimento di nuove rotte, sono considerati costi commerciali e, come tali, classificati nei "Costi operativi" e rilevati in correlazione ai ricavi a cui sono riferibili. In particolare, a giudizio del management che monitora l'efficacia di queste iniziative commerciali alla pari di altre iniziative *marketing* classificate tra i costi commerciali, nonostante tali incentivi siano parametrati a talune voci specifiche di ricavo e ad esse proporzionate, per la loro natura di impulso al traffico o alla crescita dello scalo, da un punto di vista gestionale devono essere considerati unitariamente a tutti i costi sostenuti dalla Società in ambito commerciale e

di *marketing* e sono quindi esposti nei *management account* e valutati nei KPI aziendali unitamente ai costi di *marketing*. In tale contesto è stata quindi presa la decisione di classificare tale fattispecie di incentivo, nella comunicazione finanziaria annuale in modo coerente alla visione gestionale.

Oneri finanziari

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

Imposte

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

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

rato probabile. Tali attività e passività non sono rilevate se le differenze temporanee derivano da avviamento o dall'iscrizione iniziale (non in operazioni di aggregazioni di imprese) di altre attività o passività in operazioni che non hanno influenza né sul risultato contabile né sul risultato imponibile.

Il valore di carico delle attività fiscali differite è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili tali da consentire in tutto o in parte il recupero di tali attività.

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

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

Dividendi

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

3. Stime e assunzioni

La predisposizione dei bilanci richiede da parte degli Amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e as-

sunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. L'applicazione di tali stime e assunzioni influenza gli importi riportati negli schemi di bilancio, quali lo stato patrimoniale, il conto economico e il rendiconto finanziario, nonché l'informativa fornita.

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

(a) Riduzione di valore delle attività

Le immobilizzazioni materiali, immateriali, le partecipazioni in società controllate e collegate e gli investimenti immobiliari sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori. Si rimanda,

inoltre, al precedente paragrafo "Perdite di valore delle attività".

(b) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per la Società. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri, che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

(c) Fondi rischi e oneri

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

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

Conseguentemente, la Direzione sentito il parere dei propri consulenti legali e degli esperti in materia legale e fiscale accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si ve-

rificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle note esplicative.

A fronte dei rischi di natura legale, fiscale e giuslavoristica, sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo delle obbligazioni in essere alla data di bilancio. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta pertanto la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono dai fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio di esercizio. Inoltre, il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, iscritto in applicazione dell'IFRIC 12, accoglie la miglior stima degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

(d) Crediti commerciali

Se vi è l'obiettiva evidenza di elementi che indicano riduzioni di valore nei crediti commerciali, gli stessi sono ridotti in misura tale da risultare pari al loro presunto valore di realizzo tramite l'apposizione di un fondo svalutazione crediti. L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima è basata sui fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del Bilancio Separato.

(e) Attività finanziarie

La valutazione della recuperabilità del credito finanziario verso Milan Airport Handling Trust sorto con l'assegnazione della partecipazione Airport Handling al citato Trust e la sottoscrizione di strumenti finanziari partecipativi emessi da Airport Handling successivamente alla assegnazione al Trust, è effettuata sulla base delle migliori conoscenze delle prospettive di esito delle operazioni di cessione della società da parte del Trust e di valutazione del valore dell'interessenza residuale alla citata cessione ed è quindi soggetta all'ordinaria alea di incertezza dei processi negoziali di dismissione di investimenti finanziari nonché delle prospettive di redditività futura dell'investimento.

4. Gestione dei rischi

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

La gestione dei suddetti rischi è svolta identificando, valutando ed effettuando la copertura dei rischi finanziari.

4.1 Rischio di credito

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

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

le o amministrativo-legale.

Per SEA l'esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie).

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

In applicazione delle *policy* interne sul credito è richiesto alla clientela di procurare il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie 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 diver-

si gradi di contenzioso sottostante alla data di bilancio. La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti e utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore. SEA, a fronte di crediti scaduti, crediti in contenzioso,

o per i quali esiste una procedura legale o concorsuale, utilizza le medesime percentuali di svalutazione.

Di seguito si riporta un quadro di sintesi dei crediti commerciali vantati nei confronti di terze parti e dei relativi fondi svalutazione:

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	196.242	151.066
Di cui scaduto	119.956	79.003
Fondo svalutazione crediti commerciali	(99.799)	(78.360)
Totale crediti commerciali verso clienti	96.443	72.706

L'incremento dei crediti commerciali al 31 dicembre 2017 è strettamente correlato sia alla conclusione dell'operazione di *factoring* nel primo semestre 2017 che la Società aveva stipulato a partire dal secondo semestre 2015, che all'ammissione del vettore Alitalia SAI alla procedura di amministrazione straordinaria avvenuta in data 2 maggio 2017, a cui è segui-

to anche un sensibile incremento del fondo svalutazione crediti commerciali.

I crediti ceduti a seguito di operazioni di *factoring* sono eliminati dall'attivo dello stato patrimoniale solo se i rischi e i benefici correlati alla loro titolarità sono stati sostanzialmente trasferiti al cessionario. I crediti ceduti che

non soddisfano il suddetto requisito rimangono iscritti nel bilancio della Società sebbene siano stati legalmente ceduti. In tal caso una passività finanziaria di pari importo è iscritta nel passivo a fronte dell'anticipazione ricevuta.

La seguente tabella illustra l'anzianità dei crediti scaduti al 31 dicembre 2017 e relativo comparativo:

CREDITI COMMERCIALI VERSO CLIENTI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Crediti commerciali verso clienti	196.242	151.066
Di cui scaduto	119.956	79.003
- da meno di 180 giorni	23.505	5.908
- da oltre 180 giorni	96.451	73.095
Incidenza % dei crediti scaduti	61,1%	52,3%
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	12,0%	3,9%
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	49,1%	48,4%



La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2017 e relativo comparativo, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a

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

CREDITI COMMERCIALI VERSO CLIENTI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Crediti commerciali verso clienti	196.242	151.066
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	94.715	43.347
(ii) crediti oggetto di contestazioni	20.625	22.814
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	80.902	84.905
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	4.616	12.842
Fidejussioni e depositi cauzionali	55.143	55.199
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	68,2%	65,0%

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposta SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2017 i rischi di mercato cui è stata soggetta SEA sono:

- a. rischio tasso di interesse;
- b. rischio tasso di cambio;
- c. rischio prezzo delle *commodity*.

a) Rischio tasso di interesse

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

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

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

Al 31 dicembre 2017 l'indebitamento finanziario lordo di SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (costituiti dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che alla data di chiusura dell'esercizio la Società non ha indebitamento a breve termine.

Il debito a medio/lungo termine al 31 dicembre 2017 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno spread compreso fra lo 0,20% e il 1,62%, e non considera l'effetto delle operazioni copertura e il costo di eventuali garanzie accessorie):

CONTRATTI DI FINANZIAMENTO A MEDIO-LUNGO TERMINE AL 31 DICEMBRE 2017 E 2016

(importi in migliaia di Euro)	Scadenza	al 31 dicembre 2017		al 31 dicembre 2016	
		Importo	Tasso medio	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2021	300.000	3,125%	300.000	3,125%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2017 al 2037	261.849	1,08%	261.538	1,22%
o/w a Tasso Fisso		51.557	3,89%	57.895	3,89%
o/w a Tasso Variabile ^(*)		210.292	0,39%	203.643	0,45%
Altri Finanziamenti Bancari	2020	154	0,50%	176	0,50%
o/w a Tasso Fisso		154	0,50%	176	0,50%
o/w a Tasso Variabile		-	-	-	-
Indebitamento finanziario lordo a m/l termine		562.003	2,17%	561.714	2,24%

^(*) Include: (i) tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 32% al 31.12.2017 e il 36% al 31.12.2016); (ii) Euro 60 milioni di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2017 è pari a 562.003 migliaia di Euro, pressoché stabile rispetto al 31 dicembre 2016, per l'impatto combinato dell'erogazione di 20.000 migliaia di Euro di linee BEI a fine giugno 2017, compensata dalla prosecuzione del processo di ammortamento degli altri finanziamenti per 19.710 migliaia di Euro.

Il costo medio di tale indebitamento si è ridotto di 7 *basis points*, toccando il 2,17% al 31 dicembre 2017. Considerando anche le operazioni di copertura dal rischio tasso ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari al 2,78%, in diminuzione rispetto al 2,83% di fine dicembre 2016 (-5 *basis points*).

Complessivamente il totale del

debito a medio-lungo termine a tasso variabile non coperto della Società al 31 dicembre 2017 risulta pari al 25,6% circa del totale di tale debito. Non vi sono state pertanto coperture eccedenti rispetto ai flussi futuri oggetto di copertura (*overhedge*).

Al 31 dicembre 2017 SEA ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi nominali 300.000 migliaia di Euro.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in Euro MM)	Cedola	Tasso annuale
SEA SpA 3 1/8 04/17/21	SEA SpA	Irish Stock Exchange	XS 1053334373	7	17/04/2021	300	Fissa Annuale	3,125%

Il *fair value* dei debiti di SEA a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, pari al 31 dicembre 2017 a 593.482 migliaia di Euro (in riduzione rispetto a 596.283 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) è stato calcolato nel seguente modo:

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

quotato in mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2017;

- 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, estrapo-

lati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal nuovo principio contabile internazionale IFRS 13.



COPERTURE TASSO D'INTERESSE

(importi in migliaia di Euro)	Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 31/12/2017	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2017	Fair value al 31/12/2016
	10.000	8.387	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.020,4)	(1.351,4)
	5.000	4.194	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(510,2)	(675,7)
	15.000	11.379	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(1.342,3)	(1.793,5)
IRS	10.000	6.786	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(751,5)	(1.014,2)
	11.000	7.207	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(796,9)	(1.075,6)
	12.000	7.448	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(811,7)	(1.099,9)
	12.000	7.448	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(811,7)	(1.099,9)
Collar	10.000	6.786	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(596,6)	(810,3)
	11.000	6.828	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(586,8)	(800,3)
Totale		66.463				(7.228,1)	(9.720,8)

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

b) Rischio tasso di cambio

SEA è soggetta a un basso rischio di fluttuazione dei cambi delle valute perché, pur operando in un contesto internazionale, le transazioni sono condotte principalmente in euro. Pertanto, SEA non ritiene necessario attivare coperture specifiche a fronte di tale rischio in quanto gli importi in valuta diversa dall’euro sono modesti e i relativi incassi e pagamenti tendono a compensarsi reciprocamente.

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

Si segnala che, nel 2017, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, pur non escludendo di poterne effettuare nei periodi futuri.

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

c) Rischio prezzo delle commodity

SEA è esposta alle variazioni dei prezzi e dei relativi cambi, delle *commodity* energetiche, ovvero gas, trattate da SEA Energia per l’approvvigionamento del servizio di energia elettrica, di riscaldamento e di condizionamento a favore della capogruppo. Tali dinamiche influiscono direttamente sul prezzo finale che SEA paga per le forniture della controllata SEA Energia. Tali rischi dipendono dall’acquisto delle suddette *commodity* energetiche, che risentono

4.3 Rischio di liquidità

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

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

A fine 2017 SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per 180 milioni di Euro, di cui 120 milioni di Euro di linea *revolving* disponibile sino ad aprile 2020 e 60 milioni di Euro relativi a linee su

raccolta BEI, il cui utilizzo è previsto entro dicembre 2018, per durata fino al dicembre 2037. Al 31 dicembre 2017 SEA dispone anche di ulteriori 158 milioni di Euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

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 ter-

mine superiore ai 5 anni, compreso il prestito obbligazionario emesso nel 2014. Considerando solo i finanziamenti bancari l'indebitamento ha una scadenza di circa 7 anni (e di questo il 19% oltre i 10 anni).

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita da SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale. Si precisa che le operazioni di factoring indiretto, come

ampiamente specificato in precedenza, non modificano le condizioni di pagamento contrattuali e non generano pertanto effetti diluitivi della consistenza del capitale circolante.

Le tabelle seguenti evidenziano per SEA il dettaglio della composizione e della scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e leasing) e commerciali in essere al 31 dicembre 2017 e 2016:

PASSIVITÀ AL 31 DICEMBRE 2017

(importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	35,4	75,0	368,0	169,1	647,5
Debiti commerciali	146,8				146,8
Totale debito	182,2	75,0	368,0	169,1	794,3

PASSIVITÀ AL 31 DICEMBRE 2016

(importi in milioni di Euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	35,4	70,9	375,0	170,0	651,3
Debiti commerciali	161,8				161,8
Totale debito	197,2	70,9	375,0	170,0	813,1

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a 4,6 milioni di Euro a fine 2016, cui si contrappone un credito della medesima natura, pari a 43,5 milioni di Euro.

A fine 2017 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono prevalentemente costituiti dalle quote capitali da rimborsare in prosecuzione dell'ammortamen-

to di alcune tranches di prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. La struttura delle scadenze evidenzia la capacità dell'indebitamento finanziario di SEA di assicurare anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

4.4 Sensitivity

In considerazione del fatto che per la Società il rischio cambio è pressoché irrilevante, la *sensitivity analysis* si riferisce alle voci di sta-

to patrimoniale che potrebbero subire una variazione di valore per effetto delle modifiche dei tassi di interesse.

In particolare l'analisi ha considerato:

- depositi bancari e posizioni di *cash pooling*;
- finanziamenti;
- strumenti derivati di copertura dal rischio tasso.



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

(a) Ipotesi:

- si è valutato l'effetto sul conto economico di SEA, a fine 2017 e 2016, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di -50 *basis point*.

(b) Metodi di calcolo:

- la remunerazione dei depositi bancari e delle posizioni di *cash pooling* è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari di SEA;
- i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a

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

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

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

(importi in migliaia di Euro)	31 dicembre 2017		31 dicembre 2016	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi)	-8,72	302,27	-31,36	336,43
Posizione attiva di <i>Cash pooling</i> (interessi attivi)	-159,03	159,03	-200,09	200,09
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽¹⁾	394,50	-1.039,74	677,69	-1.085,99
Posizione passiva di <i>Cash pooling</i> (interessi passivi) ⁽¹⁾		-11,66		-15,58
Indebitamento fin. verso controllate (interessi passivi) ⁽¹⁾				
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽²⁾	-361,96	361,96	-439,92	439,92
Strumenti derivati di copertura (<i>fair value</i>) ⁽³⁾	-1.012,61	984,17	-1.398,54	1.342,50

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

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

⁽³⁾ Quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture

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 manteni-

mento di specifici indici finanziari (*covenant*), riferiti alla capacità di SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie e dei crediti vantati verso lo Stato) mediante il risultato della gestione corrente. Relativamente ad alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello dei *covenant* determina, per il semestre successivo alla rilevazione dell'indice finanziario, l'applicazione di un correlato spread predeterminato (secondo una *pricing grid* definita contrattualmente).

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

5. Classificazione degli strumenti finanziari

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016:

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017					Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altre attività finanziarie non correnti			7.190			7.190
Altri crediti non correnti			212			212
Crediti commerciali			108.612			108.612
Crediti finanziari correnti			20.630			20.630
Crediti per imposte			12.406			12.406
Altre attività finanziarie correnti			13.300			13.300
Altri crediti correnti			7.646			7.646
Cassa e disponibilità liquide			67.129			67.129
Totale	-	-	237.125	26	-	237.151
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing	7.228				539.061	546.289
- di cui debito verso obbligazionisti					298.441	298.441
Debiti commerciali					146.834	146.834
Debiti per imposte dell'esercizio					7.227	7.227
Altri debiti correnti e non correnti					187.246	187.246
Passività finanziarie correnti esclusi leasing					27.612	27.612
Passività finanziarie correnti per leasing					-	-
Totale	7.228	-	-	-	907.980	915.208

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

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2016					Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value	Investimenti detenuti sino a scadenza	Finanziamenti e crediti	Attività finanziarie disponibili per la vendita	Passività finanziarie al costo ammortizzato	
Partecipazioni disponibili per la vendita				26		26
Altre attività finanziarie non correnti			16.776			16.776
Altri crediti non correnti			240			240
Crediti commerciali			82.965			82.965
Crediti finanziari correnti			43.532			43.532
Crediti per imposte			14.174			14.174
Altre attività finanziarie correnti			7.190			7.190
Altri crediti correnti			8.111			8.111
Cassa e disponibilità liquide			46.998			46.998
Totale	-	-	219.986	26	-	220.012
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing	9.721				539.348	549.069
- di cui debito verso obbligazionisti					298.008	298.008
Debiti commerciali					161.771	161.771
Debiti per imposte dell'esercizio					6.046	6.046
Altri debiti correnti e non correnti					155.003	155.003
Passività finanziarie correnti esclusi leasing					32.077	32.077
Passività finanziarie correnti per leasing					-	-
Totale	9.721	-	-	-	894.245	903.966

5.1 Informativa sul fair value

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

informazioni disponibili, come di seguito descritto:

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

- livello 3: altre informazioni.

Nella tabella seguente vengono rappresentate le attività e le passività della Società che sono misurate al *fair value* al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016:

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

al 31 dicembre 2017

(Importi in migliaia di Euro)	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		7.228	
Totale	-	7.228	26

al 31 dicembre 2016

(Importi in migliaia di Euro)	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Partecipazioni disponibili per la vendita			26
Strumenti finanziari derivati		9.721	
Totale	-	9.721	26



6. Note alla situazione patrimoniale - finanziaria

6.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2017 relativa alle immobilizzazioni immateriali:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2016	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni / Vendite	Ammortamenti	Svalutazioni	al 31 dicembre 2017
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.419.510		26.573	(50)			1.446.033
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	33.897	25.619	(26.024)	(1.006)			32.486
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	62.030		7.243				69.273
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.766	6.829	(7.243)				5.352
Valore lordo	1.521.203	32.448	549	(1.056)	-	-	1.553.144
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(477.589)			23	(44.003)		(521.569)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(53.979)				(6.567)		(60.546)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Fondo ammortamento	(531.568)	-	-	23	(50.570)	-	(582.115)
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	941.921		26.573	(27)	(44.003)		924.464
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	33.897	25.619	(26.024)	(1.006)			32.486
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	8.051		7.243		(6.567)		8.727
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.766	6.829	(7.243)				5.352
Valore netto	989.635	32.448	549	(1.033)	(50.570)	-	971.029



Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per 924.464 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 a fronte di 941.921 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato. L'ammortamento dell'esercizio 2017 è pari a 44.003 migliaia di Euro. Gli incrementi dell'esercizio, pari 26.573 migliaia di Euro, derivano principalmente dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti ed iscritti nei "Diritti su beni in concessione ed acconti".

Sui beni rientranti nel diritto concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 6.16.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 32.486 migliaia di Euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2017. L'incremento, pari a 25.619 migliaia di Euro, è espresso al netto del contributo dello Stato e dell'Unione Europea pari a 2.364 migliaia di Euro, incassato nell'esercizio 2017, per la realizzazione

della stazione ferroviaria del Terminal 2 di Malpensa.

Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa ammontano a 13.416 migliaia di Euro e riguardano principalmente *i)* la prosecuzione dei lavori di *restyling* dell'aerostazione del Terminal 1, con la realizzazione di nuove aree commerciali, delle aree di imbarco remote Schengen, in zona nord, con lo spostamento dei banchi *gates* per la creazione di aree di pre-imbarco, il completamento della riconfigurazione dell'area commerciale sud con la realizzazione di nuove aree commerciali e gli allestimenti di una nuova Sala Vip da dedicare ad un operatore; *ii)* nell'area Cargo, la realizzazione di un secondo magazzino (con una superficie di circa 15.000 mq) da destinare a operatori Cargo. A Linate, le cui opere ammontano a 12.203 migliaia di Euro, si riferiscono, principalmente, all'avvio degli interventi di riqualifica funzionale e *restyling* del Terminal e alla realizzazione di una nuova area di *de-icing* nel Piazzale Nord che prevede un allargamento di circa 22.000 mq del piazzale aeromobili, al fine di migliorare gli spazi e le operazioni per le attività di *de-icing*. Relativamente alle infrastrutture di volo, infine, sia a Mal-

pensa che a Linate sono proseguiti gli interventi di riqualifica impiantistica finalizzati alla predisposizione dei sistemi *Advanced Surface Movement Guidance and Control System* che permetteranno una più chiara ed univoca indicazione dei percorsi da seguire, durante la fase di rullaggio degli aeromobili, nonché una migliore e più efficiente gestione delle luci sulle piste di rullaggio. Le riclassifiche a beni in concessione, sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale delle opere sul Terminal 1 e dell'area di riconsegna bagagli sul Terminal 2.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 8.727 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (8.051 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti hanno principalmente riguardato nel corso del 2017 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, di cui 7.243 migliaia di Euro relativi, principalmente, ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2017 presenta un saldo residuo di 5.352 migliaia di Euro, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2017 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*.

Nel corso dell'esercizio 2016 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2015	Incre- menti dell'eser- cizio	Riclassifi- che / Giro- conti	Distru- zioni / Vendite	Ammor- tamenti	Svaluta- zioni	al 31 dicembre 2016
Valore lordo							
Diritti sui beni in concessione	1.357.235	550	63.239	(1.514)			1.419.510
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	54.327	40.301	(60.731)				33.897
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	53.397		8.633				62.030
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.519	6.880	(8.633)				5.766
Valore lordo	1.472.478	47.731	2.508	(1.514)	-	-	1.521.203
Fondo ammortamento							
Diritti sui beni in concessione	(441.392)			1.104	(37.301)		(477.589)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti							
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(46.764)				(7.215)		(53.979)
Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Fondo ammortamento	(488.156)	-	-	1.104	(44.516)	-	(531.568)
Valore netto							
Diritti sui beni in concessione	915.843	550	63.239	(410)	(37.301)		941.921
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	54.327	40.301	(60.731)				33.897
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	6.633		8.633		(7.215)		8.051
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.519	6.880	(8.633)				5.766
Valore netto	984.322	47.731	2.508	(410)	(44.516)	-	989.635

6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio

2017 relativa alle immobilizzazioni materiali:

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2016	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni / Vendite	Ammortamenti	al 31 dicembre 2017
Valore lordo						
Beni immobili	193.165	15.611	2.340	(179)		210.937
Impianti e macchinari	4.509	146				4.655
Attrezzature industriali e commerciali	38.511	5.793		(330)		43.974
Altri beni mobili	61.239	2.454	4.200	(22)		67.871
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.190	8.270	(7.099)			6.361
Valore lordo	302.614	32.274	(559)	(531)	-	333.798
Fondo ammortamento e svalutazione						
Beni immobili	(84.945)			142	(5.903)	(90.706)
Impianti e macchinari	(3.381)				(187)	(3.568)
Attrezzature industriali e commerciali	(31.494)			330	(3.386)	(34.550)
Altri beni mobili	(47.473)			22	(5.433)	(52.884)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Fondo amm.to e svalutazione	(167.293)	-	-	494	(14.909)	(181.708)
Valore netto						
Beni immobili	108.220	15.611	2.340	(37)	(5.903)	120.231
Impianti e macchinari	1.128	146			(187)	1.087
Attrezzature industriali e commerciali	7.017	5.793			(3.386)	9.424
Altri beni mobili	13.766	2.454	4.200		(5.433)	14.987
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.190	8.270	(7.099)			6.361
Valore netto	135.321	32.274	(559)	(37)	(14.909)	152.090

Gli investimenti correlati sia allo sviluppo del settore *Aviation*, che, come già rappresentato, in conformità all'applicazione dell'IFRIC 12, sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, sia quelli del set-

tore *Non Aviation*, pari a 2.340 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017, hanno riguardato principalmente i lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa. Gli incrementi della voce "Beni immobili" comprendono, infine, l'acquisizione della pro-

prietà dell'edificio dello *Sheraton* di Malpensa, perfezionata in data 18 dicembre 2017. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla gestione.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" comprendono, inoltre, l'acquisto di nuove attrezzature *de-icer* e di macchine spazzaneve per 5.149 migliaia di Euro, l'acquisto di banchi *gates* e postazioni di controllo per 205 migliaia di Euro, di nuovi trattori per traino aeromobili per 1.235 migliaia di Euro, nonché nuovi terminali video per 380 migliaia di Euro.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2017 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*.

Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto

di quelle finanziate dai contributi dello Stato e della Comunità Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2017, rispettivamente a 504.383 migliaia di Euro e 7.019 migliaia di Euro.

Nel corso dell'esercizio 2016 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2015	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni / Vendite	Ammortamenti	al 31 dicembre 2016
Valore lordo						
Beni immobili	188.542		4.775	(152)		193.165
Impianti e macchinari	7.760	12		(3.263)		4.509
Attrezzature industriali e commerciali	37.384	6.222		(5.095)		38.511
Altri beni mobili	105.170	1.760	2.379	(48.070)		61.239
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.916	6.936	(9.662)			5.190
Valore lordo	346.772	14.930	(2.508)	(56.580)	-	302.614
Fondo ammortamento e svalutazione						
Beni immobili	(79.196)			127	(5.876)	(84.945)
Impianti e macchinari	(6.173)			3.027	(235)	(3.381)
Attrezzature industriali e commerciali	(34.895)			5.095	(1.694)	(31.494)
Altri beni mobili	(89.174)			47.433	(5.732)	(47.473)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Fondo amm.to e svalutazione	(209.438)	-	-	55.682	(13.537)	(167.293)
Valore netto						
Beni immobili	109.346		4.775	(25)	(5.876)	108.220
Impianti e macchinari	1.587	12		(236)	(235)	1.128
Attrezzature industriali e commerciali	2.489	6.222			(1.694)	7.017
Altri beni mobili	15.996	1.760	2.379	(637)	(5.732)	13.766
Immobilizzazioni in corso ed acconti	7.916	6.936	(9.662)			5.190
Valore netto	137.334	14.930	(2.508)	(898)	(13.537)	135.321

6.3 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2017 e relativo comparativo:

INVESTIMENTI IMMOBILIARI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Valore lordo	4.118	4.125
Fondi ammortamento	(724)	(727)
Totale investimenti immobiliari	3.394	3.398

Il fondo ammortamento degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2017:

MOVIMENTAZIONE FONDO AMMORTAMENTO INVESTIMENTI IMMOBILIARI

(Importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017
Valore iniziale	(727)
Decrementi	4
Ammortamenti	(1)
Valore finale Fondo ammortamento investimenti immobiliari	(724)

La voce include i valori dei fabbricati ad uso civile non strumentali all'attività d'impresa (appartamenti e box).

Pur in presenza di condizioni di incertezza connesse al mercato immobiliare non si ravvisano perdite di valore degli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2017.



6.4 Partecipazioni in società controllate e collegate

Di seguito si riporta il dettaglio al

31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016, della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate":

PARTECIPAZIONI IN SOCIETÀ CONTROLLATE E COLLEGATE

(Importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
SEA Handling SpA in liquidazione		8.226
SEA Energia SpA	7.026	7.026
SEA Prime SpA	25.451	25.200
Consorzio Malpensa Construction		22
Partecipazioni in società controllate	32.477	40.474
SACBO SpA	4.562	4.562
Dufrital SpA	3.822	3.822
Malpensa Logistica Europa SpA	1.674	1.674
Disma SpA	421	421
SEA Services Srl	300	300
Partecipazioni in società collegate	10.779	10.779
Partecipazioni in società controllate e collegate	43.256	51.253

In data 10 luglio 2017 l'Assemblea Ordinaria di SEA Handling SpA in liquidazione ha deliberato l'approvazione del bilancio finale di liquidazione al 30 giugno 2017 e il relativo piano di riparto, autorizzando il Liquidatore a richiederne la cancellazione dal registro delle imprese (avvenuta in data 25 luglio 2017). Il Liquidatore ha disposto il versamento all'azionista unico SEA SpA di 8.376 migliaia di Euro, derivante dal citato piano di riparto. Per gli effetti economici derivanti dalla liquidazione di SEA Handling SpA in liquidazione si rimanda a quanto riportato nella Nota 7.10.

In data 23 novembre 2017, il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA ha preso atto ed approvato la proposta del Liquidatore del Consorzio Malpensa Construction (sulla quale anche il socio MM SpA ha dato il proprio benestare),

contenuta nel bilancio finale di liquidazione redatto alla data del 31 ottobre 2017. Il Liquidatore ha disposto il versamento al socio SEA SpA di 93 migliaia di Euro, derivante dal citato piano di riparto e al completamento delle attività necessarie alla cancellazione del Consorzio Malpensa Construction dal registro delle imprese (avvenuta in data 14 dicembre 2017).

Si segnala, infine, che in data 07 settembre 2017 la partecipazione detenuta dalla Società in SEA Prime SpA è salita al 99,91% del capitale sociale, in forza dell'acquisizione di quote azionarie pari al 1,57% del capitale sociale, a fronte di un esborso finanziario di 251 migliaia di Euro.

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

a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling

(a) Procedimento relativo alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012

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, costituiscano 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.

Come più ampiamente descritto nella Relazione Finanziaria Annuale

le 2016, SEA, nel contesto di un formale progetto di 'esecuzione alternativa' della decisione, impregiudicata ogni riserva e contestazione in merito alla ritenuta illegittimità della decisione, ha posto in essere - nel quadro delle interlocuzioni tra autorità italiane e Commissione Europea - una serie di azioni tra le quali (i) la liquidazione e definitiva uscita dal mercato di SEA Handling, (ii) la costituzione di Airport Handling al fine di continuare a offrire i servizi di assistenza a terra nel contesto in condizioni di piena concorrenza con le altre società di handling e in regime di assoluta discontinuità economica con SEA Handling, (iii) l'assegnazione dell'intera partecipazione nel capitale di Airport Handling in un trust denominato "Milan Airport Handling Trust", al fine di escludere qualsiasi forma di controllo di SEA su Airport Handling e continuità tra SEA Handling e la stessa Airport Handling, (iv) cessione del 30% delle azioni di Airport Handling ad un operatore terzo con l'opzione, a determinate condizioni, di poter acquistare un ulteriore 40% delle azioni.

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.

Tuttavia, conclusasi medio tempore la liquidazione di SEA Handling avendo questa ceduto ogni bene residuo e definito ogni posizione attiva e passiva, a seguito dell'approvazione del bilancio finale di liquidazione da parte dell'assemblea dei soci, in data 10 luglio 2017, la società ha fatto istanza per la cancellazione dal Registro delle Imprese.

In ragione delle modificate situazioni di fatto e diritto relative a

SEA Handling, il Tribunale della 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 attualmente pendente contro la decisione della Commissione è quello proposto dal Comune di Milano. L'udienza di discussione si è tenuta il 28 febbraio 2018. Una decisione è attesa nel corso del corrente esercizio.

(b) Procedimento relativo all'avvio della istruttoria della Commissione Europea del 9 luglio 2014

Il 9 luglio 2014 la Commissione Europea ha deciso di avviare - nell'ambito dei poteri ad essa conferiti in materia di aiuti di Stato - una formale istruttoria, onde poter meglio approfondire alcuni aspetti relativi alla relazione di discontinuità economica tra SEA Handling e Airport Handling e alla possibile sussistenza di (ulteriori) presunti aiuti di Stato nella capitalizzazione, da parte di SEA, della nuova società.

Con decisione del 5 luglio 2016, trasmessa a SEA dal Ministero dei Trasporti in data 19 luglio 2016, la Commissione Europea ha concluso il procedimento di indagine

avviato in relazione alla costituzione e capitalizzazione della società Airport Handling SpA rilevando: (i) l'assenza di continuità economica tra SEA Handling SpA ed Airport Handling SpA, (ii) l'assenza di trasferimento dell'obbligo di restituzione dell'aiuto di Stato incompatibile ad Airport Handling SpA nonché (iii) l'insussistenza di aiuti di Stato nella costituzione e capitalizzazione della suddetta società.

La decisione è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee in data 1 dicembre 2017.

In assenza di impugnative nei termini previsti dal diritto comunitario, la decisione della Commissione è passata in giudicato, divenendo definitiva.

Medio tempore, si è peraltro perfezionato il processo di dismissione del controllo di Airport Handling da parte di SEA:

- nel dicembre 2014, SEA congiuntamente con il Trustee del Milan Airport Handling Trust ha conferito il mandato a un *advisor* finanziario indipendente al fine di identificare potenziali investitori interessati all'acquisizione di una quota di partecipazione in Airport Handling;
- nel settembre 2015 il Trustee ha sottoscritto con dnata, primaria società internazionale del Gruppo Emirates attiva nel settore dell'*handling* aeroportuale, un accordo vincolante per la cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, e di analoga percentuale degli SFP detenuti da SEA in Airport Handling, con attribuzione a dnata, al *closing*, della maggioranza dei membri del consiglio di amministrazione e pertanto della Governance di Airport Handling;
- l'accordo prevede anche un'op-

zione a favore di dnata per l'acquisto, al verificarsi di determinate condizioni, di un ulteriore 40% di azioni (*call option*) e di una quota corrispondente di SFP. La positiva decisione della Commissione Europea rispetto all'indagine del luglio 2014 ha reso non più esercitabile da parte di dnata una *put option* prevista in caso di decisione sfavorevole;

- il *closing* dell'operazione è avvenuto il 23 marzo 2016, dopo la decisione dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che non ha ravvisato nell'operazione in esame, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della Legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sul mercato, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la

concorrenza. A seguito di ciò si è provveduto a riclassificare come "corrente" la quota delle altre attività finanziarie in capo a SEA oggetto di prospettata cessione;

- l'investimento di dnata in Airport Handling ha portato a una valorizzazione della società di 25 milioni di Euro, importo che confermava, sino alla precedente relazione semestrale, gli attivi patrimoniali iscritti in Bilancio. La transazione, a fronte della cessione del primo 30%, ha comportato il pagamento di 7,5 milioni di Euro da parte di dnata, somma vincolata a garanzia di dnata per un prefissato periodo di tempo, e prevedeva l'ulteriore pagamento di 10 milioni di Euro per l'acquisizione della quota addizionale del 40% (importi da suddividere

proporzionalmente tra azioni e SFP rispettivamente detenuti dal Trustee e SEA).

Gli amministratori, sulla base delle attuali previsioni riguardanti le trattative in corso per la cessione dell'ulteriore quota detenuta in Airport Handling per tramite del Trust, hanno ritenuto opportuno ridurre il valore degli attivi patrimoniali iscritti in bilancio per 3.476 migliaia di Euro.

Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2017 e relativo comparativo delle società controllate e collegate estratte dai bilanci d'esercizio alle rispettive date, predisposti in accordo ai Principi Contabili Italiani.

AL 31 DICEMBRE 2017 E PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2017

(importi in migliaia di Euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/ (Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
SEA Handling in liquidazione SpA ^(*)	10.051	142	1.965	1.683	9.909	9.909	100,00%
SEA Energia SpA	56.357	35.420	40.487	2.876	20.937	20.937	100,00%
SEA Prime SpA	26.456	15.170	12.334	2.321	11.286	11.276	99,91%
Consorzio Malpensa Contruction ^(**)	190	2	4	-	188	96	51,00%
Imprese collegate							
Dufrital SpA	76.315	45.378	162.405	5.185	30.937	12.375	40,00%
SACBO SpA	238.185	107.811	119.537	12.722	130.374	40.389	30,979%
SEA Services Srl ^(***)	5.873	3.544	14.660	1.564	2.329	932	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	23.221	12.956	43.649	3.823	10.265	2.566	25,00%
Disma SpA	10.644	5.035	6.364	712	5.609	1.052	18,75%

^(*) Bilancio finale di liquidazione al 30/06/2017

^(**) Bilancio finale di liquidazione al 31/10/2017

^(***) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2017

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

AL 31 DICEMBRE 2016 E PER L'ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2016

(importi in migliaia di Euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/ (Perdita)	Patrimo- nio netto	Patrimo- nio netto pro-quota	% di possesto
Imprese controllate							
SEA Handling in liquidazione SpA	10.732	2.506	587	(125)	8.226	8.226	100,00%
SEA Energia SpA	79.295	61.234	46.267	627	18.061	18.061	100,00%
SEA Prime SpA	25.950	16.984	11.373	2.105	8.966	8.817	98,34%
Consorzio Malpensa Contruction	415	227	1	-	188	96	51,00%
Imprese collegate							
Dufrital SpA	78.382	48.434	151.502	4.220	29.948	11.979	40,00%
SACBO SpA	228.329	104.015	125.167	13.343	124.314	38.511	30,979%
SEA Services Srl (*)	6.470	4.005	12.484	830	2.465	986	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	21.684	10.299	37.360	2.028	11.385	2.846	25,00%
Disma SpA	12.144	5.998	6.072	601	6.146	1.152	18,75%

(*) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2016

6.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

Di seguito si riporta il dettaglio al

31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016 della voce "Partecipazioni disponibili per la vendita":

Ragione Sociale	% Possesso al 31 dicembre 2017	% Possesso al 31 dicembre 2016
Aereopuertos Argentina 2000 SA	8,5%	8,5%
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%
Sita Soc. Intern. De Telecom.Aeroneonautiques (società di diritto belga)	6 quote	12 quote

La tabella seguente riepiloga la valorizzazione per gli esercizi 2017 e 2016 delle partecipazioni disponibili per la vendita:

PARTECIPAZIONI DISPONIBILI PER LA VENDITA

(Importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Aereopuertos Argentina 2000 SA	0	0
Consorzio Milano Sistema (in liquidazione)	25	25
Romairport Srl	1	1
Sita Soc. Intern. De Telecom.Aeroneonautiques (società di diritto belga)	0	0
Totale Partecipazioni disponibili per la vendita	26	26

AA2000

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 formalizzato l'autorizzazione alla cessione della partecipazione a favore di CEDICOR e, pertanto, SEA detiene ancora l'8,5% del capitale sociale in AA2000; nel bilancio 2017 è stato quindi mantenuto il valore della partecipazione a 1 Euro.



6.6 Imposte differite attive differite attive nette per l'esercizio
La movimentazione delle imposte 2017 è di seguito riportata:

IMPOSTE ANTICIPATE NETTE

(Importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2016	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	al 31 dicembre 2017
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	33.750	790		34.540
Sval. Imm. Materiali (Impairment Test)	14.101			14.101
Fondi rischi ed oneri	9.416	3.724		13.140
Fondo crediti tassato	8.281	(1.114)		7.167
Fondo altri crediti	319			319
Fondo svalutazione magazzino	125	17		142
Valutazione a fair value dei derivati	2.149		(585)	1.564
Attualizzazione TFR (IAS 19)	944	(14)	(13)	917
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	6.241	1.749		7.990
Altro	132	(8)		124
Totale imposte anticipate	75.458	5.144	(598)	80.004
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	30.263	(2.530)		27.733
Altro	23	(23)		0
Totale imposte differite	30.286	(2.553)	0	27.733
Totale imposte anticipate al netto delle differite	45.172	7.697	(598)	52.271

6.7 Altre attività finanziarie correnti e non correnti altre attività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2017 e
La tabella seguente dettaglia le relativo esercizio di comparazione:

ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017		al 31 dicembre 2016	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Altre attività finanziarie	13.300	7.190	7.190	16.776
Totale altre attività finanziarie	13.300	7.190	7.190	16.776

Il saldo della quota corrente e non corrente delle altre attività finanziarie si riferisce ai versamenti in conto capitale effettuati a favore di Airport Handling al netto delle svalutazioni effettuate nell'esercizio 2013 e 2014 per complessivi 1.034 migliaia di Euro, a fronte delle perdite generate prima della cessione al Trust e della svalutazione effettuata nell'esercizio 2017 per 3.476 migliaia di Euro al fine di riallineare il valore degli attivi patrimoniali iscritti in bilancio.

Si ricorda che la società è stata costituita il 9 settembre 2013 con un capitale sociale di 10 migliaia di Euro versato interamente dall'unico socio SEA il 27 settembre 2013. In data 30 ottobre 2013, l'Assemblea Straordinaria di Airport Handling aveva deliberato di aumentare il capitale sociale fino ad un massimo di 90 migliaia di Euro, da offrire in opzione al socio SEA, aumento interamente sottoscritto con versamenti effettuati nel mese di novembre 2013 e di febbraio 2014.

In data 3 aprile 2014, l'Assemblea Ordinaria della società Airport Handling aveva deliberato di aumentare il capitale sociale fino a un massimo di 2.500 migliaia di Euro da offrire in opzione al socio SEA. La prima tranche di 500 migliaia di Euro era stata sottoscritta in assemblea e versata contestualmente dal socio SEA. Le due tranches successive erano state versate da SEA a giugno 2014 (710 migliaia di Euro) e luglio 2014 (1.290 migliaia di Euro) su richiesta del Consiglio di Amministrazione di Airport Handling.

In data 30 giugno 2014 il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA aveva deliberato la costituzione del Trust, denominato "Milan Airport Handling Trust", regolato dalla legge di Jersey, Isole del Canale, allo scopo di adottare ogni miglior

procedura per attuare la discontinuità con l'attività di handling, precedentemente svolta da SEA Handling SpA, ai termini e alle condizioni previsti nell'atto istitutivo del Milan Airport Handling Trust.

In data 27 agosto 2014 l'Assemblea ordinaria di Airport Handling Srl aveva deliberato l'aumento di capitale sociale a 5.000 migliaia di Euro, mediante l'utilizzo di versamenti in conto futuro aumento di capitale. In pari data, SEA socio unico di Airport Handling, con la sottoscrizione dell'Atto di Dotazione di Trust aveva trasferito al Trust di scopo "Milan Airport Handling Trust": (i) l'intera partecipazione di nominali 5.000 migliaia di Euro; (ii) ogni diritto alla medesima spettante in dipendenza dell'aumento di capitale di Airport Handling. Il tutto senza corrispettivo alcuno e in attuazione di quanto previsto nell'atto istitutivo del Trust. Successivamente a tale trasferimento di proprietà, in data 27 agosto 2014, era avvenuta la trasformazione di Airport Handling Srl in Società per Azioni, con nomina dei nuovi organi sociali ed emissione di n. 20.000 Strumenti Finanziari Partecipativi (SFP), del valore di 1 migliaia di Euro ciascuno, sottoscritti da SEA SpA con assenso dell'azionista unico Milan Airport Handling Trust. Tali SFP hanno caratteristica di *equity* (quindi non soggetti ad alcun obbligo di restituzione dell'apporto effettuato), privi di diritti amministrativi ma assimilabili ad azioni dal punto di vista dei diritti patrimoniali; in particolare tali SFP danno diritto agli utili e alle riserve e alle altre poste patrimoniali, anche in sede di liquidazione della società. In data 28 agosto 2014 SEA aveva provveduto al corrispondente versamento per 20.000 migliaia di Euro. Il 23 marzo 2016 si è conclusa l'operazione di cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, e di analoga percentuale degli SFP de-

tenuti da SEA in Airport Handling, con attribuzione a dnata, al *closing*, della maggioranza dei membri del Consiglio di Amministrazione e pertanto della *Governance* di Airport Handling. A seguito della cessione si è provveduto a riclassificare come "corrente" la quota delle altre attività finanziarie oggetto di cessione

L'investimento di dnata in Airport Handling ha portato a una valorizzazione della società di 25 milioni di Euro, importo che confermeva, sino alla precedente relazione semestrale, gli attivi patrimoniali iscritti in Bilancio. La transazione, a fronte della cessione del primo 30%, ha comportato il pagamento di 7,5 milioni di Euro da parte di dnata, somma vincolata a garanzia di dnata per un prefissato periodo di tempo, e prevedeva l'ulteriore pagamento di 10 milioni di Euro per l'acquisizione della quota addizionale del 40% (importi da suddividere proporzionalmente tra azioni e SFP rispettivamente detenuti dal Trustee e SEA). Gli amministratori, sulla base della attuali previsioni riguardanti le trattative in corso per la cessione dell'ulteriore quota detenuta in Airport Handling per tramite del Trust, hanno ritenuto opportuno ridurre il valore degli attivi patrimoniali iscritti in bilancio per 3.476 migliaia di Euro. Inoltre, stimando che tali trattative si concluderanno entro il 2018, si è provveduto a riclassificare da "non corrente" a "corrente" la quota del 40% delle altre attività finanziarie, oggetto di trattativa.

6.8 Altri crediti non correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti non correnti":

ALTRI CREDITI NON CORRENTI

(Importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85	-	-
Altri crediti	212	240
Totale altri crediti non correnti	212	240

Il saldo della voce "Altri crediti non correnti" ammonta a 212 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (240 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85, pari a 1.328 migliaia di Euro (1.328 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016),

sono interamente coperti dal fondo svalutazione crediti e sono riconducibili ai crediti vantati in forza dell' "Accordo di Programma" definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali da realizzare sullo scalo di Malpensa.

Gli altri crediti, invece, si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

6.9 Rimanenze

La tabella seguente riporta il dettaglio della voce "Rimanenze":

RIMANENZE

(Importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Materie prime, sussidiarie e di consumo	4.594	4.574
Fondo obsolescenza magazzino	(503)	(444)
Totale rimanenze	4.091	4.130

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali; nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

Le rimanenze alla fine dell'esercizio sono state adeguate al presunto valore di realizzo o sostituzione mediante accantonamento di apposito fondo obsolescenza che al 31 dicembre 2017 ammonta a 503

migliaia di Euro.

Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2017:

MOVIMENTAZIONE FONDO OBSOLESCENZA MAGAZZINO

(Importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017
Valore iniziale	(444)
Accantonamento	(139)
Utilizzo	80
Valore finale Fondo obsolescenza magazzino	(503)

6.10 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2017 e, relativo comparativo, della voce "Crediti commerciali":

CREDITI COMMERCIALI

(Importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Crediti commerciali verso clienti	96.443	72.706
Crediti commerciali verso imprese controllate	3.306	3.227
Crediti commerciali verso imprese collegate	8.863	7.032
Totale crediti commerciali	108.612	82.965

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

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate a seconda dello stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime che è stato descritto

nel precedente paragrafo 3 a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

FONDO SVALUTAZIONE CREDITI

(Importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Fondo iniziale	78.450	81.891
Incrementi (decrementi) netti	26.897	2.581
Utilizzi	(5.506)	(6.022)
Valore finale fondo svalutazione crediti	99.841	78.450

Gli incrementi netti del fondo, pari a 26.897 migliaia di Euro per il 2017 (a fronte di accantonamenti netti per 2.581 migliaia di Euro per l'esercizio 2016) sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali. La variazione rispetto al precedente esercizio, pari a 24.316 migliaia di Euro, è principalmente legata alla

svalutazione integrale del credito pregresso, ante 2 maggio 2017, vantato nei confronti di Alitalia SAI in Amministrazione Straordinaria. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla gestione.

Gli utilizzi dell'esercizio 2017, pari a 5.506 migliaia di Euro, sono riconducibili alla chiusura nel corso dell'anno dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

Per dettagli relativi allo scaduto e all'anzianità dei crediti si rimanda alla Nota 4.1.

L'incremento dei crediti commerciali verso imprese collegate, invece, è sostanzialmente dovuta alle tempistiche di scadenza e relativo incasso delle fatture.

Per quanto riguarda i crediti verso controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 8, relativa ai rapporti con parti correlate.

6.11 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" ammonta a 20.630 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (43.532 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) ed è principalmente composta da crediti finanziari verso società controllate. In particolare, il saldo al 31 dicembre 2017 è composto dal credito di *cash pooling* nei confronti di SEA Energia SpA e di SEA Prime SpA. Si rimanda a quanto esposto nella Nota 8 relativa ai rapporti con parti correlate.

6.12 Crediti per imposte

La voce "Crediti per imposte" ammonta a 12.406 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (14.174 migliaia

di Euro al 31 dicembre 2016) e si riferisce, principalmente, per 10.384 migliaia di Euro all'istanza di rimborso, presentata a marzo 2013, della maggiore IRES versata a fronte della mancata deduzione dell'IRAP sul costo del lavoro delle annualità 2007/2011 (10.384 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), per 873 migliaia di Euro dal credito IRES derivante dai maggiori acconti versati a giugno e novembre rispetto al debito IRES dell'esercizio 2017 (2.631 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), per 439 migliaia di Euro dal credito IVA generatosi a seguito del pagamento dell'acconto di dicembre (782 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) e per

452 migliaia di Euro dai crediti tributari iscritti a seguito del piano di riparto relativo alla liquidazione della controllata SEA Handling SpA in liquidazione.

Si segnala che in data 27 marzo 2018 l'Agenzia delle Entrate ha comunicato a SEA SpA l'avvio delle pratiche per l'erogazione del credito IRES relativo alla deducibilità dell'IRAP dall'IRES per le annualità dal 2007 al 2011 (c.d. *click day*) vantato dalla Società.

6.13 Altri crediti correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti correnti":

ALTRI CREDITI CORRENTI

(Importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Crediti diversi	6.380	5.490
Crediti per incassi vari	822	277
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	238	208
Crediti verso compagnie assicurative	206	232
Crediti per dividendi da incassare	-	1.901
Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio	-	3
Crediti verso lo Stato per causa SEA /Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	-	-
Totale altri crediti correnti	7.646	8.111

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 7.646 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (8.111 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti diversi, pari a 6.380 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (5.490 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), comprendono crediti di varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori). Il saldo dell'esercizio 2017 comprende,

inoltre, il credito pari a 2.430 migliaia di Euro, relativo alla restituzione di una quota della sanzione irrogata alla Società da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nel 2015, a seguito dell'acquisizione di SEA Prime SpA (già ATA Ali Trasporti Aerei SpA); in data 30 maggio 2017, l'Autorità ha dato conferma della rideterminazione della sanzione e dell'avvenuta comunicazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze del nulla osta alla restituzione della somma.

I crediti per incassi vari, pari a 822 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (277 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con carta di credito, POS e telepass per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a 238 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (208 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), si riferiscono principalmen-

te a crediti verso l'INPS e verso il Fondo Volo per il Contratto di Solidarietà difensivo, terminato nel 2014, anticipata ai dipendenti per conto degli stessi enti.

I crediti verso compagnie assicurative, pari a 206 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (232 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

Il credito verso lo Stato per la cau-

sa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ammontava a 3.889 migliaia di Euro, iscritto a seguito della sentenza della Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di *handling* per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute, è interamente coperto dal fondo svalutazione crediti e riguarda la posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi maturati fino al 31 dicembre 2014.

Si precisa, infine, che il credito iscritto nel bilancio 2016 relativamente ai dividendi deliberati dall'Assemblea degli Azionisti di Airport Handling SpA del 6 maggio 2016 e pari a 1.901 migliaia di Euro, è stato incassato dalla Società nel mese di aprile 2017.

6.14 Cassa e disponibilità liquide

La tabella seguente riepiloga l'ammontare della voce "Cassa e disponibilità liquide":

CASSA E DISPONIBILITÀ LIQUIDE

(Importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Depositi bancari e postali	67.069	46.954
Denaro e valori in cassa	60	44
Totale	67.129	46.998

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2017 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 64.721 migliaia di Euro (45.438 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), depositi bancari non disponibili, a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi, per 2.348 migliaia di Euro (1.516 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) e denaro e valori in cassa per 60 migliaia di Euro (44 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016). Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario.

Si segnala che la liquidità al 31 dicembre 2017 non include l'*escrow account* sul quale sono depositati 6.000 migliaia di Euro a fronte dell'incasso del prezzo di vendita del 30% degli Strumenti Finanzia-

ri Partecipativi detenuti da SEA in Airport Handling.

6.15 Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2017 il capitale sociale di SEA è costituito da n. 250.000.000 azioni di valore pari a 0,11 Euro ciascuna, per un controvalore di complessivi 27.500 migliaia di Euro.

Riserva legale e straordinaria

Al 31 dicembre 2017 la riserva legale di SEA ammonta a 5.500 migliaia di Euro mentre, il saldo della riserva straordinaria è pari a 156.348 migliaia di Euro (138.792 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) il cui incremento di 17.556 migliaia di Euro è conseguente alla destinazione di parte dell'utile dell'esercizio 2016.

Riserva AFS (Available for Sale)

Il saldo della riserva AFS al 31 dicembre 2017, pari a 1 Euro, è rappresentativo della partecipazione detenuta da SEA in AA2000 in base all'accordo con CEDICOR esposto in Nota 6.5.

Riserva di cash flow hedge

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2017, pari a -4.953 migliaia di Euro (-6.804 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), è rappresentativo della variazione del *fair value* della parte di efficacia dei contratti derivati di copertura elencati in Nota 4.2.

Riserva utile/perdita attuariale

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2017, pari a -1.215 migliaia di Euro (-1.257 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), è rappresentativo delle perdite attuariali maturate alla data di chiusura di bilancio sul valore del Fondo Trattamento

di Fine Rapporto.

Altre riserve

Le altre riserve, pari a 60.288 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017, si riferiscono interamente alle riserve iscritte in applicazione delle leggi di rivalutazione 576/75, 72/83 e 413/91.

Distribuzione dividendi

In data 3 maggio 2017 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato la distribuzione di dividendi per 70.300 migliaia di Euro e il riporto a riserva di 17.556 migliaia di Euro, relativamente alla destinazione dell'utile dell'esercizio 2016, pari a 87.856 migliaia di Euro.

Per i dettagli sulla movimentazione del patrimonio netto degli ultimi due esercizi si rimanda al "Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto".

Disponibilità riserve

In conformità a quanto previsto dall'art. 2427, n.7-bis del Codice Civile, si riporta di seguito la composizione analitica del patrimonio netto con riferimento alla disponibilità e distribuibilità di ciascuna voce.



(Importi in migliaia di Euro)	Importo al 31/12/2017	Possibilità di utilizzo (*)	Quota disponibile	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi
Capitale sociale	27.500			
Riserva legale	5.500	B		
Riserva straordinaria	156.348	A,B,C	156.348	
Riserva da prima conversione agli IFRS	14.814			
Riserva AFS	0			
Riserva di cash flow hedge	(4.953)			
Riserva utile/perdita attuariale	(1.215)			
Altre riserve ⁽¹⁾ :				
- ex lege rivalutazione 576/76	3.649	A,B,C	3.649	
- ex lege rivalutazione 72/83	13.557	A,B,C	13.557	
- ex lege rivalutazione 413/91	43.082	A,B,C	43.082	
Totale	258.282		216.636	-
Totale quota non distribuibile		41.646		

Legenda:

^(*) A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci

⁽¹⁾ Riserve in sospensione d'imposta

6.16 Fondo rischi e oneri

Di seguito si riporta la movimentazione del "Fondo rischi e oneri"

per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017:

FONDO RISCHI E ONERI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2016	Accantonamenti / Incrementi	Utilizzi / Decrementi	Scioglimenti	al 31 dicembre 2017
Fondo di ripristino e sostituzione	136.782	15.000	(12.808)	(1.491)	137.483
Fondo oneri futuri	33.391	2.083	(5.006)	(1.840)	28.628
Totale fondo rischi e oneri	170.173	17.083	(17.814)	(3.331)	166.111

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari 137.483 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (136.782 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manuten-

zioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo

si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi.

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

FONDO ONERI FUTURI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2016	Accantonamenti / Incrementi	Utilizzi / Decrementi	Scioglimenti	al 31 dicembre 2017
Accantonamenti in materia di lavoro	6.584	171	(2.143)		4.612
Rischi fiscali	1.000		(324)	(193)	483
Fondi diversi	25.807	1.912	(2.539)	(1.647)	23.533
Totale fondo oneri futuri	33.391	2.083	(5.006)	(1.840)	28.628

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento delle *operation*. Gli utilizzi dell'anno sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2016.

Il fondo "Rischi fiscali" pari a 483 migliaia di Euro, è relativo alla copertura dei contenziosi attual-

mente in essere presso i competenti organi della giustizia tributaria in materia di IVA derivante dalla nota verifica subita dall'Agenzia delle Dogane in materia di rivendita di energia elettrica ed imposta di registro applicata sui dispositivi di talune sentenze civili.

La voce dei "Fondi diversi" per 23.533 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (25.807 migliaia di

Euro al 31 dicembre 2016) è composta principalmente nel modo seguente:

- 9.281 migliaia di Euro per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano;
- 2.405 migliaia di Euro riferiti a contenziosi di natura assicurativa per richieste di risarcimento danni;

- 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;
- 847 migliaia di Euro per contenziosi con ENAV;
- 3.000 migliaia di Euro per contenziosi legali di natura diversa.

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione del bilancio separato e dei pareri dei consu-

lenti che rappresentano la Società nei contenziosi stessi, gli Amministratori ritengono che i fondi siano congrui a fronte delle passività potenziali emergenti.

6.17 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale per l'esercizio 2017 è dettagliata come segue:

FONDI RELATIVI AL PERSONALE

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017
Fondo iniziale	48.095
(Proventi)/oneri finanziari	686
Utilizzi	(1.989)
(Utili) / Perdite Attuariali imputate a riserva di patrimonio netto	(56)
Totale Fondi relativi al personale	46.736

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto, recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

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

Si precisa che il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AA*.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2017 con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto.

BASI TECNICHE ECONOMICHE-FINANZIARIE

	al 31 dicembre 2017
Tasso annuo di attualizzazione	1,30%
Tasso annuo di inflazione	1,50%
Tasso annuo di incremento TFR	2,63%

VARIAZIONE DELLE IPOTESI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017
+ 1 % sul tasso di turnover	46.485
- 1 % sul tasso di turnover	47.014
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	47.437
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	46.048
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	45.634
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	47.878

L'indicazione della durata media finanziaria dell'obbligazione e l'analisi delle scadenze di pagamento dei benefici sono riportate nelle tabelle seguenti:

DURATA MEDIA FINANZIARIA DELL'OBBLIGAZIONE

(valore espresso in anni)	al 31 dicembre 2017
Duration del piano	10,3

EROGAZIONI PREVISTE

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017
Annualità 1	2.224
Annualità 2	1.887
Annualità 3	2.488
Annualità 4	2.755
Annualità 5	3.713

6.18 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le

passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2017 e relativo esercizio di comparazione:

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017		al 31 dicembre 2016	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	20.919	247.760	20.829	250.929
Debiti verso altri finanziatori	6.693	298.529	11.248	298.140
Totale passività finanziarie	27.612	546.289	32.077	549.069



Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017		al 31 dicembre 2016	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	19.766	240.532	19.689	241.208
Debito per oneri su finanziamento	1.153		1.140	
Fair value derivati		7.228		9.721
Debiti verso banche	20.919	247.760	20.829	250.929
Debiti verso obbligazionisti		298.441		298.008
Debito per oneri su obbligazioni	6.627		6.627	
Finanziamenti agevolati	66	88	44	132
Debiti finanziari verso controllate			4.577	
Debiti verso altri finanziatori	6.693	298.529	11.248	298.140
Totale passività correnti e non correnti	27.612	546.289	32.077	549.069

Come evidenziato dalla tabella precedente, l'indebitamento finanziario della Società è prevalentemente riconducibile all'indebitamento bancario per finanziamenti di medio lungo termine e al prestito obbligazionario emesso in data 17 aprile 2014, denominato *SEA 3 1/8 2014-2021*.

Di seguito si riportano le principali caratteristiche del prestito obbligazionario:

- **Tipologia di obbligazioni:** senior, *unsecured*, non convertibili, di taglio minimo pari a 100 migliaia di Euro e rivolte esclusivamente a investitori qualificati e istituzionali;
- **Prezzo di emissione:** alla pari;
- **Controvalore:** 300 milioni di Euro;

- **Tasso di interesse:** cedola fissa annuale del 3,125%;
- **Durata:** 7 anni con rimborso alla scadenza a eccezione dei rimborsi anticipati previsti nel regolamento del prestito e allineati alla prassi di mercato;
- **Quotazione:** mercato regolamentato gestito da *Irish Stock Exchange*;
- **Covenant:** tipici della prassi internazionale per emissioni obbligazionarie di questa tipologia, quali in particolare la *Limitation of Indebtness* ovvero il mantenimento del rapporto tra Posizione Finanziaria Netta/Ebitda al valore massimo di 3,8. A oggi il *covenant* è rispettato.

Per maggiori dettagli sui finanziamenti bancari accesi e sui contrat-

ti derivati sottoscritti si rimanda a quanto analizzato nella Nota 4.

Per maggiori dettagli sui finanziamenti accesi nel corso dell'esercizio 2017, delle principali informazioni correlate a tali finanziamenti e per il dettaglio dei rimborsi che la Società è tenuta a effettuare sulla base dei piani di ammortamento, si rimanda a quanto analizzato nella Nota 4.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto della Società determinato al 31 dicembre 2017, e relativo comparativo dell'esercizio 2016, secondo quanto previsto dalla Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81:

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
A. Disponibilità Liquide	(67.129)	(46.998)
B. Altre Disponibilità Liquide	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	(67.129)	(46.998)
E. Crediti finanziari	(20.630)	(43.532)
F. Debiti finanziari correnti	-	4.577
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	19.766	19.689
H. Altri debiti finanziari correnti	7.846	7.811
I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)	27.612	32.077
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)	(60.147)	(58.453)
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	240.532	241.208
L. Obbligazioni emesse	298.441	298.008
M. Altri debiti finanziari non correnti	7.316	9.853
N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)	546.289	549.069
O. Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)	486.142	490.616

A fine dicembre 2017 la posizione finanziaria netta, pari a 486.142 migliaia di Euro, evidenzia un miglioramento di 4.474 migliaia di Euro rispetto a fine 2016, il cui saldo risultava essere di 490.616 migliaia di Euro.

Come desumibile dal rendiconto finanziario, sulla dinamica del livello di indebitamento finanziario netto ha influito il fatto che il *cash flow* generato dall'attività operativa per 135.528 migliaia di Euro, è stato sufficiente a consentire

di compensare il *cash flow* assorbito dalla attività di investimento (46.964 migliaia di Euro) ed a quello assorbito dalla gestione finanziaria per pagamento di dividendi, di interessi e commissioni (rispettivamente per 70.307 migliaia di Euro e per 16.747 migliaia di Euro); dal punto di vista finanziario sono intervenuti i seguenti fattori: *i*) l'incremento delle disponibilità liquide di 20.131 migliaia di Euro (67.129 migliaia di Euro a fine 2017 a fronte di Euro 46.998 nel 2016); *ii*) l'erogazione a fine

giugno 2017 di nuovi finanziamenti a medio e lungo termine per 20 milioni di Euro, su raccolta BEI, a tasso variabile e di durata ventennale; *iii*) la prosecuzione dell'ammortamento dei finanziamenti in essere con un esborso di 19.711 migliaia di Euro.

Di seguito si riporta il dettaglio delle variazioni delle attività e passività finanziarie correnti e non correnti, con separata evidenza dei flussi di cassa rilevati nell'esercizio 2017 e delle altre variazioni.

ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI E NON CORRENTI

(importi in migliaia di Euro)	Finan- ziamenti bancari a m/l termine (q/c e n/c)	Prestiti obbliga- zionari	Finan- ziamenti agevolati (q/c e n/c)	Debito per oneri su fin. e prestiti obb.ri	Derivato passivo	Crediti / Debiti finanziari vs controllate	Totale
Al 31 dicembre 2016	260.897	298.008	176	7.767	9.721	(38.955)	537.614
Flussi di cassa:							
Erogazione nuove tranches di finanziamenti a raccolta BEI	20.000						20.000
Rimborso quota capitale	(19.689)		(22)				(19.711)
Variazione del cash pooling						18.325	18.325
Pagamento interessi passivi su finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari di competenza del 2016				(7.767)			(7.767)
Totale flussi di cassa	311		(22)	(7.767)		18.325	10.847
Altre variazioni:							
Effetto costo ammortizzato	(910)	433					(477)
Variazione del fair value					(2.493)		(2.493)
Ratei su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari				7.780			7.780
Totale Altre variazioni	(910)	433		7.780	(2.493)		4.810
Al 31 dicembre 2017	260.298	298.441	154	7.780	7.228	(20.630)	553.271

6.19 Debiti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Debiti commerciali":

DEBITI COMMERCIALI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Debiti verso fornitori	130.362	135.537
Acconti	7.582	7.419
Debiti verso imprese controllate	4.371	15.381
Debiti verso imprese collegate	4.519	3.434
Totale debiti commerciali	146.834	161.771

I debiti commerciali, pari a 146.834 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017, si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi concernenti l'attività di gestione e la realizzazione degli investimenti. Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2017 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 4.218 migliaia di Euro (12.279 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016).

I debiti per acconti al 31 dicembre 2017, pari a 7.582 migliaia di Euro, evidenziano un saldo sostanzialmente allineato ai valori del precedente esercizio.

Relativamente all'incasso ricevuto nell'esercizio 2014 e, classificato nei debiti per acconti, a seguito della Sentenza n. 12778/2013 del Tribunale di Milano (confermata dalla Corte d'Appello di Milano con sentenza n. 3553/2015) con la quale l'Agenzia delle Dogane è stata condannata al pagamento di complessivi 5.631 migliaia di Euro nell'ambito del contenzioso relativo all'occupazione degli spazi siti nel sedime aeroportuale di Linate e Malpensa, si segnala che l'Agenzia delle Dogane a dicembre 2016 ha impugnato dinanzi alla Suprema Corte di Cassazione la predetta sentenza, contestando la spettanza di quanto stabilito dal Giudice di Appello. Si precisa che non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, nessun provento è stato iscritto nel presente bilancio separato.

La restante parte dei debiti per acconti sono principalmente attribuibili agli acconti da clienti.

Per quanto riguarda i debiti verso le società controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella

Nota 8 relativa ai rapporti con parti correlate.

6.20 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 7.227 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (6.046 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), sono costituiti principalmente dal debito per imposte dirette pari a 1.142 migliaia di Euro, dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo per 5.520 migliaia di Euro (4.972 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016) e dal debito IVA relativo allo "split payment" per 504 migliaia di Euro.

Si segnala che il saldo del 31 dicembre 2016 comprendeva, inoltre, il debito relativo alla maggiore IRES versata dalle Controllate (che aderivano al Consolidato Fiscale) e richiesta a rimborso con apposite istanze nel marzo 2013 per il tramite della Consolidante, a fronte della mancata deduzione dall'IRES dell'IRAP sul costo del lavoro relativa alle annualità 2007/2011, per 1.028 migliaia di Euro.

6.21 Altri debiti correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2017 e relativo comparativo:



ALTRI DEBITI CORRENTI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	12.714	11.760
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	15.979	13.522
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.536	2.749
Debiti verso lo Stato per servizi antincendio negli aeroporti	59.040	53.088
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	13.634	12.198
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	83	81
Debiti per addizionali sui diritti di imbarco	46.131	46.011
Debiti verso terzi per incassi di biglietteria	70	414
Depositi cauzionali di terzi	968	1.110
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	190	187
Debito verso azionisti per dividendi	77	88
Debiti verso altri per trattenute c/dipendenti	251	265
Altri	17.985	13.530
Totale altri debiti correnti	169.658	155.003

Il saldo della voce "Altri debiti correnti" evidenzia un incremento di 14.655 migliaia di Euro, passando da 155.003 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016 a 169.658 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017.

Tale variazione è ascrivibile, principalmente, all'effetto combinato dei seguenti fenomeni: *i)* maggiori oneri per 5.952 migliaia di Euro riferiti al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296; *ii)* maggiori debiti verso dipendenti per competenze maturate, per 2.457 migliaia di Euro, principalmente dovuti al riconoscimento, per l'esercizio 2017, di un contributo premiale ai risultati della Società, legato al raggiungimento di *performance* aziendali; *iii)* aumento dei debiti verso lo Stato relativamente agli oneri legati al versa-

mento del canone concessorio, per 1.436 migliaia di Euro, a seguito della variazione dei dati di traffico; *iv)* incremento della voce "Altri" per 4.455 migliaia di Euro. Tale voce, pari a 17.985 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 (13.530 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016), si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori. La variazione, pari a 4.455 migliaia di Euro, è sostanzialmente attribuibile alle tempistiche di fatturazione della Società.

Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, il Tribunale Civile di Roma, con sentenza n. 1870/2018, ha dichiarato il difetto di giurisdizione del Giudice Ordinario, dovendo la causa essere devoluta alla Commissione Tributaria.

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti non correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2017 e relativo comparativo:

ALTRI DEBITI NON CORRENTI

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Debiti verso dipendenti	14.946	
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	2.642	
Totale altri debiti non correnti	17.588	-

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 pen-

sionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a questa procedura, in data 15 gennaio 2018 è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali.

6.22 Crediti e debiti di durata superiore a cinque anni

Non esistono crediti di durata su-

periore a cinque anni.

I debiti di natura finanziaria di durata superiore a cinque anni ammontano a 147.670 migliaia di Euro, relativamente al rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2017.



7 Conto Economico

taglio dei ricavi di gestione suddiviso per *business unit*:

7.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il det-

RICAVI DI GESTIONE PER BUSINESS UNIT

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Aviation	448.688	415.942
Non Aviation	227.479	216.071
Totale Ricavi di gestione	676.167	632.013

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

RICAVI DI GESTIONE AVIATION

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Diritti e infrastrutture centralizzate	387.272	355.149
Ricavi da gestione sicurezza	45.495	45.209
Utilizzo spazi in regime regolamentato	15.921	15.584
Totale Ricavi di gestione Aviation	448.688	415.942

L'andamento dei ricavi di gestione *Aviation* dell'esercizio 2017 registra un incremento di 32.746 migliaia di Euro rispetto al precedente esercizio, passando da 415.942 migliaia di Euro nel 2016 a 448.688 migliaia di Euro nel 2017. Tale crescita è stata supportata dall'adeguamento tariffario definito a livello di Contratto di Programma e dall'incremento del traffico passeggeri e cargo, grazie: *i)* all'attivazione di tredici nuovi collegamenti e all'incremento di

diverse frequenze di tratte già esistenti, sia su rotte europee che extra europee; *ii)* all'attrazione di sei nuove Compagnie Aeree; *iii)* all'incremento dei posti offerti dalle Compagnie, sia a Malpensa che a Linate, con una crescita complessiva di circa il 6,8%; e, *iv)* alla sottoscrizione di nuovi accordi bilaterali e all'aggiornamento di alcuni accordi già in essere. Il traffico passeggeri registra un incremento di movimenti del 4,1% e di passeggeri del 9%. Il traffico merci continua

il positivo trend, con una crescita del 7,1%, grazie all'ottima performance di Malpensa che evidenzia un incremento del 7,4%, aggiornando il record storico del precedente esercizio in termini di movimenti che si attestano a 577 mila tonnellate di merce movimentata. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Relazione sulla gestione.

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

RICAVI DI GESTIONE NON AVIATION

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Retail	91.988	86.476
Parcheggi	64.123	60.322
Spazi cargo	13.969	11.696
Pubblicità	10.328	10.316
Servizi Premium	13.885	13.789
Real Estate	1.422	1.608
Servizi e altri ricavi	31.764	31.864
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	227.479	216.071

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

RICAVI RETAIL

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Shops	47.610	45.174
Food & beverage	18.809	17.485
Car rental	16.204	14.652
Attività bancarie	9.365	9.165
Totale Retail	91.988	86.476

La variazione dei ricavi di gestione *Non Aviation* evidenzia un incremento di 11.408 migliaia di Euro rispetto al precedente esercizio, passando da 216.071 migliaia di Euro nel 2016 a 227.479 migliaia di Euro nel 2017. Tale incremento è principalmente dovuto ai seguenti effetti: *i*) i ricavi *retail* evidenziano una crescita di 5.512 migliaia di Euro grazie alle maggiori *royalties* sulle concessioni per attività di vendita al pubblico. In particolare, tali proventi risentono positivamente dell'incremento del traffico passeggeri e del graduale completamento del progetto di *restyling* dell'offerta commerciale

presso il Terminal 1 di Malpensa, basato su un'unica galleria commerciale accessibile ai passeggeri di qualsiasi destinazione con "piazze" differenziate per posizionamento e *pricing*. Il profilo *retail* del Terminal 1 di Malpensa è stato infatti completamente ripensato per servire al meglio i diversi segmenti di domanda risultanti dalla compresenza nelle stesse aree di imbarco di passeggeri di vettori *low cost* e *legacy* di corto, medio e lungo raggio; *ii*) i ricavi da parcheggi indicano un incremento di 3.801 migliaia di Euro in virtù di una intensa politica commerciale, caratterizzata da un'attenta gestione

del business che coniuga strategie di *marketing* e di *revenue management*, basate su una costante attività di comunicazione, di differenziazione delle tariffe a seconda delle esigenze della clientela e della stagionalità e di costante rinnovamento dei canali di vendita; *iii*) i ricavi da concessione degli spazi cargo evidenziano un incremento di 2.273 migliaia di Euro beneficiando dei corrispettivi derivanti dal nuovo magazzino realizzato nell'area cargo di Malpensa e da quelli relativi all'area assegnata ad un altro operatore cargo per la costruzione di un nuovo magazzino.

La voce "Servizi e altri ricavi" si compone principalmente dei proventi derivanti dall'attività di progettazione, dall'attività di service e proventi diversi. Il saldo dell'esercizio 2017 risulta sostanzialmente in linea con il precedente esercizio, per l'effetto contrapposto e compensativo di: *i)* iscrizione di un provento di carattere *non recurring* di 2.429 migliaia di Euro relativo alla restituzione di una quota della sanzione irrogata alla Società da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nel 2015 a seguito dell'acquisizione di SEA Prime (già ATA Ali Trasporti Aerei SpA). In data 30 maggio 2017, l'Autorità ha dato conferma dell'avvenuta rideterminazione della sanzione in 936 migliaia di Euro (rispetto alla sanzione irrogata nel 2015 pari a 3.365 migliaia di Euro) e dell'avvenuta comunicazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze, del

nulla osta alla restituzione della somma complessiva; *ii)* riduzione dei ricavi derivanti dall'attività di progettazione per 1.268 migliaia di Euro a seguito della conclusione di contratti attivi; *iii)* minori plusvalenze derivanti da cessione di beni mobili per 400 migliaia di Euro e *iv)* riduzione dei ricavi legati alla vendita dei certificati verdi per 450 migliaia di Euro in quanto il periodo di riconoscimento del beneficio è terminato nel 2016.

7.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 46.622 migliaia di Euro nel 2016 a 28.281 migliaia di Euro nel 2017.

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell'IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 6%, rappresentativo della migliore stima circa la

remunerazione, sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività, e sono inclusi nella *business unit Aviation*.

L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di miglioria dell'infrastruttura. Per maggiori dettagli sui principali investimenti dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.1.

Nella voce "Costi per lavori su beni in concessione" (Nota 7.6) è riflessa la riduzione corrispondente dei costi sostenuti per l'effettuazione dei lavori su beni in concessione.

7.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia il costo del lavoro:

COSTI DEL LAVORO

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Salari e stipendi	131.507	124.137
Oneri sociali	37.281	36.452
Trattamento fine rapporto	7.649	7.642
Altri costi del lavoro	28.911	9.247
Totale costi del lavoro	205.348	177.478

Il costo del lavoro ha subito un incremento pari a 27.870 migliaia di Euro, passando da Euro 177.478 migliaia nel 2016 a 205.348 migliaia nel 2017 (+15,7%).

Tale variazione è principalmente correlata ai piani di incentivazione all'esodo condivisi con le organizzazioni sindacali nell'ambito del

piano industriale di dimensionamento organici 2018-2023, al riconoscimento di un contributo premiale legato al raggiungimento di *performance* aziendali e allo stanziamento del rinnovo per il CCNL siglato nel secondo semestre del 2014 e scaduto a fine 2016, fenomeni che insieme determinano una crescita dei costi di 24.707 mi-

gliaia di Euro. Per maggiori dettagli sui piani di incentivazione all'esodo si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla gestione.

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti FTE (*Full Time Equivalent*) per categoria, con raffronto rispetto all'esercizio precedente:

NUMERO MEDIO DIPENDENTI EQUIVALENTI (FTE)

	Gennaio - Dicembre			
	2017	%	2016	%
Dirigenti	54	2%	52	2%
Quadri	264	10%	261	10%
Impiegati	1.712	63%	1.720	63%
Operai	636	24%	660	24%
Totale dipendenti subordinati	2.666	99%	2.693	99%
Dipendenti somministrati	28	1%	23	1%
Totale dipendenti	2.694	100%	2.716	100%

Il decremento di personale è riconducibile alle cessazioni generate dalla procedura di incentivazione all'esodo su base volontaria, parzialmente compensate dalle

assunzioni in ambito *operations* connesse all'incremento del traffico passeggeri.

Si riporta, infine, il numero dei di-

pendenti complessivi in termini di HDC (*Headcount*) alla data di chiusura del bilancio separato:

NUMERO DIPENDENTI HDC (HEADCOUNT) A FINE PERIODO

	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016	delta
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.771	2.792	(21)

7.4 Materiali di consumo

La tabella di seguito dettaglia i "Materiali di consumo":

MATERIALI DI CONSUMO

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	10.180	8.341
Variazione delle rimanenze	39	670
Totale materiali di consumo	10.219	9.011

La voce "Materiali di consumo" include principalmente gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per *de-icing* e *de-snowing*, vestiario, ricambistica, ecc.). La variazione di 1.208 migliaia di Euro rispetto al precedente

esercizio è principalmente generata dall'incremento degli acquisti per scorta e pronto impiego tra i quali si evidenziano i prodotti chimici di *de-icing* ed *anti-icing* utilizzati in caso di neve e/o formazione di ghiaccio ed il carburante.

7.5 Altri costi operativi

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri costi operativi":

ALTRI COSTI OPERATIVI

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Costi commerciali	53.302	44.251
Canoni vs Enti Pubblici	31.848	31.132
Utenze e spese di vigilanza	29.840	34.059
Costi di manutenzione ordinaria	24.629	24.224
Servizi di scalo forniti da società di Handling	22.546	22.899
Gestione parcheggi	15.298	12.072
Pulizia	13.686	13.221
Prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici	8.282	8.784
Oneri tributari	6.671	6.459
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	4.112	4.206
Prestazione per assistenza disabili	3.608	3.633
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	3.540	3.326
Assicurazioni	1.285	1.277
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	650	701
Minusvalenze su beni patrimoniali	63	170
Affitti passivi	138	156
Altri costi	14.054	12.443
Totale altri costi operativi	233.552	223.013

Nell'esercizio 2017 la voce "Altri costi operativi" ha subito un incremento per 10.539 migliaia di Euro rispetto al precedente esercizio. Tale incremento è stato principalmente determinato dall'effetto contrapposto dei fenomeni di seguito elencati:

- maggiori costi commerciali per 9.051 migliaia di Euro legati, principalmente, all'incremento degli oneri per incentivi al traffico;
- incremento dei costi per canoni verso Enti Pubblici per 716 migliaia di Euro in conseguenza dei maggiori oneri per canone concessorio che SEA è tenuta a versare per l'esercizio 2017 all'ENAC. Tale andamento è strettamente correlato alla variazione dei dati di traffico;
- riduzione dei costi per utenze per l'effetto, principale, di minori oneri legati al consumo di riscaldamento e condizionamento per 5.399 migliaia di Euro, a fronte di un incremento dei costi di energia elettrica per 425 migliaia di Euro. Tale andamento è strettamente correlato alla variazione del prezzo delle materie prime. Si segnala, inoltre, che la variazione incrementale dei costi di energia elettrica ha beneficiato dell'effetto positivo, pari a 1.298 migliaia di Euro, derivante dalla cancellazione dei costi per oneri di sistema stanziati negli esercizi 2015 e 2016 a seguito della conversione del c.d. "Decreto milleproroghe" con cui il legislatore ha deciso di rinviarne l'applicazione a partire dal 1 gennaio 2018. Le spese di vigilanza registrano, invece, un incremento di 471 migliaia di Euro a seguito dell'incremento delle attività di controllo ai filtri di sicurezza;
- maggiori costi di manutenzione ordinaria per 405 migliaia di Euro relativi a manutenzioni programmate di beni immobili, impianti ed attrezzature;
- minori costi per servizi di scalo forniti da società di *handling* per 353 migliaia di Euro principalmente legati ai servizi di *emergency/contingency*, ai servizi per emergenza neve e ai servizi di *de-icing*;

- aumento dei costi legati alla gestione dei parcheggi per 3.226 migliaia di Euro a seguito della esternalizzazione di attività che nel precedente esercizio erano presidiate direttamente dalla Società;
- incremento dei costi di pulizia per 465 migliaia di Euro a seguito dell'entrata in esercizio di nuove aree afferenti il terzo satellite di Malpensa;
- riduzione dei costi legati alle prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici per 502 migliaia di Euro a seguito di azioni di efficientamento poste in essere dalla Società;
- incremento della voce residuale "Altri costi" per 1.611 migliaia di Euro, principalmente legata ai maggiori oneri connessi ai servizi di ristorazione delle sale vip e allo stralcio di crediti vantati nei confronti di operatori *non aviation* in conseguenza di accordi transattivi.

La voce residuale "Altri costi" accoglie la remunerazione riconosciuta da SEA per l'attività di incasso dei diritti aeroportuali legati all'aviazione generale pari a 4.088 migliaia di Euro (4.088 migliaia di Euro nel 2016), i costi per servizi di ristorazione delle sale vip pari a 3.104 migliaia di Euro (2.550 migliaia di Euro nel 2016), i costi per commissioni e servizi di intermediazione pari a 1.428 migliaia di Euro (1.374 mi-

gliaia di Euro nel 2016), i costi industriali diversi (principalmente oneri per certificazioni ed autorizzazioni, costi per servizi di accoglienza e ricevimento dei passeggeri) pari a 392 migliaia di Euro (550 migliaia di Euro nel 2016), i costi per il servizio di collegamento a terra pari a 846 migliaia di Euro (846 migliaia di Euro nel 2016), i contributi associativi versati dalla Società pari a 1.065 migliaia di Euro (932 migliaia di Euro nel 2016), i costi per acquisti ed abbonamenti a giornali e riviste pari a 440 migliaia di Euro (467 migliaia di Euro nel 2016) e le spese per il funzionamento degli uffici.

Si precisa che la controllata SEA Energia SpA ha presentato, in data 29 settembre 2015, la domanda al GSE, per il conseguimento della qualifica di Sistema SESEU che consentirebbe di ottenere condizioni tariffarie agevolate sull'energia elettrica consumata e non prelevata dalla rete in misura pari al 5% dei corrispondenti importi unitari dovuti e riaddebitati a SEA.

A maggio 2017 la controllata SEA Energia SpA ha ricevuto comunicazione da parte del GSE di accettazione della domanda e quindi il conseguimento della qualifica stessa. A tal proposito si evidenzia che con la conversione del c.d. "Decreto milleproroghe" il legislatore ha deciso di rinviare l'applicazione degli oneri di sistema a partire dal 1 gennaio 2018.

Pertanto nella voce "Utenze e spese di vigilanza", il costo dell'energia elettrica recepisce l'effetto positivo derivante dall'applicazione del nuovo Decreto per 1.298 migliaia di Euro, relativo agli importi accantonati negli esercizi 2015 e 2016.

7.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 43.114 migliaia di Euro nel 2016 a 26.006 migliaia di Euro nel 2017. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (Nota 7.2).

Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione e sono inclusi nella *business unit Aviation*.

7.7 Accantonamenti e svalutazioni

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

ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Accantonamenti / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	26.897	3.908
Svalutazioni altre attività finanziarie	3.476	
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	243	(464)
Totale accantonamenti e svalutazioni	30.616	3.444

Nel 2017 la voce "Accantonamenti e svalutazioni" evidenzia un incremento di 27.172 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente, passando da 3.444 migliaia di Euro nel 2016 a 30.616 migliaia di Euro nel 2017.

Gli accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti sono stati effettuati per tener conto, sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali. La variazione rispetto al precedente esercizio, pari a 22.989 migliaia di

Euro, è principalmente legata alla svalutazione integrale del credito pregresso, ante 2 maggio 2017, vantato nei confronti di Alitalia SAI in Amministrazione Straordinaria. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla gestione.

La svalutazione delle altre attività finanziarie, pari a 3.476 migliaia di Euro, si riferisce al riallineamento degli attivi patrimoniali iscritti in bilancio, relativamente alla valorizzazione delle quote detenute in Airport Handling per tramite del Trust. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.7.

Gli accantonamenti netti al fondo rischi ed oneri futuri, pari a 243 migliaia di Euro nel 2017, si riferiscono principalmente all'adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai contenziosi relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano.

7.8 Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

La voce relativa agli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione è dettagliabile come segue:

ACCANTONAMENTI AL FONDO DI RIPRISTINO E SOSTITUZIONE

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Accantonamenti / (scioglimenti) al fondo di ripristino e sostituzione	13.509	17.100
Totale accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione	13.509	17.100

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

L'andamento dell'esercizio 2017 evidenzia un decremento di 3.591 migliaia di Euro, passando da 17.100 migliaia di Euro nel 2016 a 13.509 migliaia di Euro nel 2017, in conseguenza dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e di manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".



7.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

AMMORTAMENTI

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	50.570	44.516
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	14.909	13.537
Ammortamento degli investimenti immobiliari	1	2
Totale ammortamenti	65.480	58.055

L'andamento dell'ammortamento delle immobilizzazioni materiali riflette il processo di ammortamento sulla base della vita utile stimata dalla Società mentre, per

le immobilizzazioni immateriali rientranti nel c.d. "Diritto Concessionario" è strettamente connesso alla durata della concessione.

7.10 Proventi e oneri da partecipazioni

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

PROVENTI (ONERI) DA PARTECIPAZIONI

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Rivalutazione (Svalutazione) SEA Handling SpA in liquidazione	1.705	(249)
Rivalutazione (Svalutazione) Consorzio Malpensa Construction in liquidazione	74	
Dividendi da SACBO SpA	2.128	1.801
Dividendi da Dufrital SpA	1.679	
Dividendi da Malpensa Logistica Europa SpA	1.236	173
Dividendi da SEA Services Srl	624	680
Dividendi da Disma SpA	234	281
Altri proventi		1.901
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	7.680	4.587

Il saldo della voce in oggetto evidenzia proventi da partecipazioni pari a 7.680 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017, a fronte di proventi netti da partecipazioni per 4.587 migliaia di Euro rilevati nel precedente esercizio.

I proventi da partecipazioni riferiti ai dividendi distribuiti dalle società

partecipate hanno subito un incremento di 2.966 migliaia di Euro rispetto al precedente esercizio, passando da 2.935 migliaia di Euro nel 2016 a 5.901 migliaia di Euro nel 2017.

La voce "Rivalutazione (Svalutazione) SEA Handling SpA in liquidazione", pari a 1.705 migliaia di

Euro, si riferisce all'effetto positivo derivante dalla differenza tra il valore della partecipazione detenuto in SEA Handling SpA in liquidazione ed il valore dell'attivo liquidato a SEA in seguito all'approvazione del bilancio finale di liquidazione della controllata al 30 giugno 2017 e del relativo piano di riparto; in data 25 luglio 2017 il

Liquidatore di SEA Handling SpA in liquidazione ne ha provveduto alla cancellazione dal registro delle imprese.

La voce "Rivalutazione (Svalutazione) Consorzio Malpensa Construction in liquidazione", pari a 74 migliaia di Euro, si riferisce all'effetto positivo derivante dalla differenza tra il valore della partecipazione detenuto nel Consorzio Malpensa Construction in

liquidazione ed il valore dell'attivo liquidato al socio SEA in seguito all'approvazione del bilancio finale di liquidazione della controllata al 31 ottobre 2017 e del relativo piano di riparto; in data 14 dicembre 2017 il Liquidatore del Consorzio Malpensa Construction in liquidazione ne ha provveduto alla cancellazione dal registro delle imprese.

Si precisa che il precedente eserci-

zio beneficiava di altri proventi per 1.901 migliaia di Euro, relativi al provento maturato sugli Strumenti Finanziari Partecipativi detenuti in Airport Handling SpA.

Per ulteriori dettagli si veda anche quanto riportato nella Nota 6.4.

7.11 Proventi e oneri finanziari

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

PROVENTI (ONERI) FINANZIARI

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Utili su cambi	4	12
Altri proventi finanziari	1.081	1.120
Totale proventi finanziari	1.085	1.132
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(12.413)	(12.793)
Perdite su cambi	(10)	(2)
Altri interessi passivi	(5.737)	(6.116)
Totale oneri finanziari	(18.160)	(18.911)
Totale proventi (oneri) finanziari	(17.075)	(17.779)

Gli oneri finanziari netti si riducono di 704 migliaia di Euro, passando da 17.779 migliaia di Euro nel 2016 a 17.075 migliaia di Euro nel 2017. A fronte di un valore sostanzialmente invariato dei proventi finanziari, gli oneri finanziari registrano un positivo andamento con una contrazione dei costi pari a 751 migliaia di Euro.

La riduzione degli oneri finanziari di 751 migliaia di Euro è principalmente determinata da: *i)* diminuzione del costo medio dell'indebitamento a medio/lungo termine, in virtù dell'andamento dei tassi di interesse, e dalla diminuzione dell'indebitamento lordo, con mi-

nor aggravio di interessi passivi per 380 migliaia di Euro; e *ii)* dalla riduzione degli altri interessi passivi di 379 migliaia di Euro. L'effetto positivo correlato alla diminuzione degli interessi passivi su derivati per 315 migliaia di Euro e sulle commissioni legate alle operazioni di factoring per 310 migliaia di Euro, infatti, è solo parzialmente compensato dall'incremento delle spese legate alle garanzie bancarie connesse all'erogazione dei finanziamenti BEI a valere sulla linea sottoscritta nel dicembre 2014.

Per maggiori dettagli sulla variazione delle passività finanziarie si

rimanda a quanto riportato nella Nota 6.18.

7.12 Imposte

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Imposte":

IMPOSTE

(importi in migliaia di Euro)	2017	2016
Imposte correnti	41.074	47.013
Imposte differite /(anticipate)	(7.697)	(640)
Totale imposte	33.377	46.373

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l'aliquota teorica e quella effettiva per l'esercizio 2017:

(importi in migliaia di Euro)	2017	%
Utile prima delle imposte	110.323	
Imposte sul reddito teoriche	26.477	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	(28)	0,0%
IRAP	6.961	6,3%
Altro	(33)	0,0%
Imposte effettive	33.377	30,3%

L'ammontare della voce "Altro" si compone, principalmente, delle rettifiche su fiscalità, sia corrente che differita, di esercizi precedenti.

Le principali differenze fiscali di carattere permanente sono riconducibili ai dividendi da partecipate in regime *pex* incassati nell'esercizio 2017, alla svalutazione delle altre attività finanziarie detenute in Airport Handling e alla rilevazione del provento relativo al riconoscimento del maggior importo versato nell'esercizio 2015 a seguito della sanzione irrogata dall'AGCM e rideterminata nell'esercizio 2017, per i cui dettagli si rimanda a quanto riportato nella Nota 7.1 e nella Relazione sulla gestione.

8 Transazioni con le Parti Correlate

Di seguito sono riportati i saldi patrimoniali ed economici dei rapporti della Società con parti correlate per gli esercizi 2017 e 2016, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:



RAPPORTI DELLA SOCIETÀ CON PARTI CORRELATE

al 31 dicembre 2017				
(importi in migliaia di Euro)	Crediti Commerciali	Crediti Finanziari correnti	Debiti Commerciali	Debiti per imposte dell'esercizio
<i>Imprese controllate</i>				
SEA Energia SpA	409	20.253	3.201	41
SEA Prime SpA	2.897	377	1.170	
<i>Imprese collegate</i>				
SACBO SpA	276		510	
Dufrital SpA	5.430		1.149	
Malpensa Logistica Europa SpA	1.840		1.046	
SEA Services Srl	1.137		1.714	
Signature Flight Support Italy Srl	63		1	
Disma SpA	116		99	
Totale parti correlate	12.168	20.630	8.890	41
Totale voce di bilancio	108.612	20.630	146.834	7.227
% sul totale voce di bilancio	11,20%	100,00%	6,05%	0,57%

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2017					
(importi in migliaia di Euro)	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (Oneri) Finanziari Netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Handling SpA in liquidazione ^(*)	10	8			1.705
SEA Energia SpA	440	21.822	(80)	839	
Consorzio Malpensa Construction ^(*)	(8)	4			74
SEA Prime SpA	7.581	4.105	(566)		
<i>Imprese collegate</i>					
SACBO SpA ^(**)	921	10.440	(4)		2.128
Dufrital SpA	30.541	21			1.679
Malpensa Logistica Europa SpA	4.239	10	(38)		1.236
SEA Services Srl	3.331	3.113			624
Disma SpA	215				234
Signature Flight Support Italy Srl	121				
Totale parti correlate	47.391	39.523	(688)	839	7.680
Totale voce di bilancio	676.167	233.552	205.348	(17.075)	7.680
% sul totale voce di bilancio	7,01%	16,92%	-0,34%	-4,91%	100,00%

^(*) Nell'esercizio 2017 SEA Handling SpA in liquidazione e Consorzio Malpensa Construction sono state cancellate dal registro delle imprese a seguito dell'approvazione del bilancio finale di liquidazione e del piano di riparto. Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 6.4 e 7.10.

^(**) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 10.440 migliaia di Euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

SEA SPA - BILANCIO SEPARATO

al 31 dicembre 2016

(importi in migliaia di Euro)	Crediti Commerciali	Crediti Finanziari correnti	Crediti per imposte dell'esercizio	Debiti Commerciali	Passività finanziarie correnti e non correnti	Debiti per imposte dell'esercizio
<i>Imprese controllate</i>						
SEA Handling SpA in liquidazione	63					1.028
SEA Energia SpA	731	43.532		14.092		41
Consorzio Malpensa Contruction	156			248		
SEA Prime SpA	2.277			1.041	4.577	
<i>Imprese collegate</i>						
SACBO SpA	138			342		
Dufrital SpA	5.350			1.173		
Malpensa Logistica Europa SpA	1.029			986		
SEA Services Srl	354			834		
Signature Flight Support Italy Srl	30			1		
Disma SpA	131			98		
Totale parti correlate	10.259	43.532	-	18.815	4.577	1.069
Totale voce di bilancio	82.965	43.532		161.771	581.145	6.046
% sul totale voce di bilancio	12,37%	100,00%	0,00%	11,63%	0,79%	17,68%

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2016

(importi in migliaia di Euro)	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (Oneri) Finanziari Netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Handling SpA in liquidazione	30	(2)	(79)		(249)
SEA Energia SpA	803	27.244	(80)	1.090	
Consorzio Malpensa Contruction					
SEA Prime SpA	7.607	4.088	(428)		
<i>Imprese collegate</i>					
SACBO SpA (*)	860	9.518	(6)		1.801
Dufrital SpA	28.695	19			
Malpensa Logistica Europa SpA	4.076		(40)		173
SEA Services Srl	2.547	2.569			680
Disma SpA	230				281
Signature Flight Support Italy Srl	70		(24)		
Totale parti correlate	44.918	43.436	(657)	1.090	2.686
Totale voce di bilancio	632.013	223.013	177.478	(17.779)	4.587
% sul totale voce di bilancio	7,11%	19,48%	-0,37%	-6,13%	58,56%

^(*) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 9.518 migliaia di Euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.



Operazioni con società controllate

I rapporti commerciali in essere tra SEA e le società controllate sono rappresentati da:

- i. quanto ai rapporti fra SEA e SEA Handling SpA in liquidazione la Società ha fornito alla controllata SEA Handling SpA in liquidazione alcuni servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali e service amministrativo). Tale rapporto si è esaurito con la cancellazione dal registro delle imprese di SEA Handling SpA in liquidazione, avvenuta in data 25 luglio 2017, a seguito del completamento della procedura di liquidazione;
- ii. con riferimento a SEA Energia SpA i rapporti attengono alla fornitura in favore degli Aeroporti di Milano, dell'energia elettrica e termica prodotta dalle Centrali di cogenerazione, site presso i predetti aeroporti, per il soddisfacimento delle richieste energetiche dei medesimi; agli accordi relativi al riparto dei Certificati verdi generati dalla Centrale di cogenerazione dell'Aeroporto di Milano Linate,

nonché a un accordo per la prestazione, da parte della Società in favore di SEA Energia, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e pianificazione e controllo);

- iii. in relazione ai rapporti tra la Società e il Consorzio Malpensa Construction detti rapporti sono rappresentati dai servizi di direzione dei lavori per le opere di ampliamento e potenziamento degli Aeroporti di Milano che svolge il Consorzio in favore di SEA. Tale rapporto si è esaurito con la cancellazione dal registro delle imprese del Consorzio Malpensa Construction, avvenuta in data 14 dicembre 2017, a seguito del completamento della procedura di liquidazione;

- iv. con riferimento a SEA Prime SpA trattasi di rapporti legati al contratto di sub concessione per la gestione dell'aviazione generale, sullo scalo di Linate, prorogata da SEA in data 26 maggio 2008 e scadente il 30 aprile 2041. Trattasi, in particolare, dell'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali di

aviazione generale e dell'accertamento e riscossione, per conto di SEA, dei diritti aeroportuali e di sicurezza. Risulta in essere, inoltre, un accordo per la prestazione, da parte della Società in favore di SEA Prime SpA, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e contabile);

I crediti e i debiti finanziari sono relativi ai servizi di tesoreria accentrata (*cash pooling*) che SEA presta in favore delle controllate.

Operazioni con società collegate

Le transazioni tra la Società e le società collegate, nei periodi ivi indicati, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi la gestione commerciale dei parcheggi siti presso l'aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalties* su vendite (Dufrital);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi con-

nessi all'attività di ristorazione (SEA Services);

- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (DISMA).

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

Altri rapporti con Parti Correlate

SACBO SpA

Nel corso del 2017 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per 2.128 migliaia di Euro.

DUFITAL SpA

Nel corso del 2017 Dufital ha distribuito dividendi a SEA per 1.679 migliaia di Euro.

MALPENSA LOGISTICA EUROPA SpA

Nel corso del 2017 Malpensa Logistica Europa ha distribuito dividendi a SEA per 1.236 migliaia di Euro.

SEA SERVICES Srl

Nel corso del 2017 SEA Services ha distribuito dividendi a SEA per 624 migliaia di Euro.

DISMA SpA

Nel corso del 2017 Disma ha distribuito dividendi a SEA per 234 migliaia di Euro.

9 Compensi degli Amministratori

Nell'esercizio 2017 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 428 migliaia di Euro (481 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016).

10 Compensi del Collegio Sindacale

Nell'esercizio 2017 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo

degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 222 migliaia di Euro (220 migliaia di Euro al 31 dicembre 2016).

11 Compensi della Società di Revisione

I compensi per l'attività di revisione legale dei conti del bilancio separato di SEA riconosciuti alla società di revisione Deloitte & Touche SpA per l'esercizio 2017, sono stati pari a 102 migliaia di Euro, oltre a 53 migliaia di Euro per altre attività.

12 Impegni e garanzie

12.1 Impegni per investimenti

Si evidenziano di seguito i principali impegni per contratti di investimento con specifica dei raggruppamenti temporanei di impresa il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate:

DETTAGLIO IMPEGNI PER PROGETTO

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017	al 31 dicembre 2016
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	21.532	6.403
Progettazione e realizzazione di un nuovi magazzini presso Cargo City di Malpensa	4.006	7.582
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	3.465	
Realizzazione della nuova facciata di Linate	3.381	
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	1.148	3.201
Realizzazione della nuova area di de-icing di Linate	777	
Totale impegni per progetto	34.309	17.186

12.2 Impegni per contratti di noleggio

Al 31 dicembre 2017 SEA ha in essere impegni a fronte della sottoscrizione di contratti di noleggio per complessivi 24.526 migliaia

di Euro, con riferimento principalmente ai componenti *software* e *hardware* a supporto del sistema informativo aeroportuale, al noleggio di autobus interpista e al noleggio del parco auto.

Di seguito si riporta il dettaglio degli esborsi minimi previsti a fronte dei contratti in capo alla Società al 31 dicembre 2017:

(importi in migliaia di Euro)	al 31 dicembre 2017
Entro 12 mesi	7.060
Tra 1 e 5 anni	17.466
Totale	24.526

12.3 Garanzie

Le garanzie reali, pari a 2.348 migliaia di Euro al 31 dicembre 2017 sono relative al pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI.

Al 31 dicembre 2017 le fidejussioni

a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari rispettivamente a 42.000 migliaia di Euro e a 46.000 migliaia di Euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017 a valere sulla linea BEI sot-

toscritta nel dicembre 2014;

- fidejussione di 25.000 migliaia di Euro rilasciata alla Banca Polare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 24.096 migliaia





di Euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;

- fidejussione di 3.500 migliaia di Euro a favore di A2A Trading Srl a garanzia delle obbligazioni previste nel contratto di somministrazione di gas naturale sottoscritto tra A2A Trading Srl e SEA Energia SpA;
- 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";
- fidejussione di 102 migliaia di Euro a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus interpista;
- 370 migliaia di Euro per altre fidejussioni minori.

13 Passività potenziali

Si rimanda a quanto esposto nelle note esplicative in relazione a con-

tenziosi su partecipazioni (Nota 6.4 e Nota 6.5), crediti (Nota 6.10) e rischi operativi (Nota 6.16).

14 Attività potenziali

Con riferimento alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano, confermata dalla Corte d'Appello di Milano con sentenza n. 331/2017, non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, tale attività potenziale non risulta riconosciuta nel conto economico, in applicazione dello IAS 37.

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla gestione al capitolo "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio".

15 Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2017

non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

16 Eventi e operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2017, la Società ha posto in essere le seguenti operazioni significative non ricorrenti:

- In data 30 maggio 2017 l'Autoretà ha dato conferma dell'avvenuta rideterminazione della sanzione, irrogata da AGCM nell'esercizio 2015 (e pari a 3.365 migliaia di Euro) a seguito della conclusione del Procedimento avente ad oggetto l'accusa di posizione dominante nella procedura di gara indetta per la dimissione di SEA Prime SpA (già ATA Ali Trasporti Aerei SpA), in 936 migliaia di Euro e

dell'avvenuta comunicazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze del nulla osta alla restituzione della somma complessiva di 2.430 migliaia di Euro (comprensiva di interessi di mora pari a 1 migliaia di Euro). Tale provento è stato rilevato nella voce "Ricavi di Gestione" e risulta altresì iscritto quale credito in attesa dell'effettivo incasso.

- A seguito della conversione del c.d. "Decreto milleproroghe", il Legislatore ha deciso di rinviare l'applicazione degli oneri di sistema a partire dal 01 gennaio 2018. La Società, pertanto, ha provveduto a stornare gli importi stanziati negli esercizi 2015 e 2016.
- In data 10 luglio 2017 l'Assemblea Ordinaria di SEA Handling SpA in liquidazione ha deliberato l'approvazione del bilancio finale di liquidazione al 30 giugno 2017 e il relativo piano di riparto, autorizzando il Liquidatore a richiederne la cancellazione dal registro delle imprese (avvenuta in data 25 luglio 2017).

Il Liquidatore ha disposto il versamento all'azionista unico SEA SpA di 8.376 migliaia di Euro, derivante dal citato piano di riparto. La Società ha rilevato un effetto positivo nella voce "Proventi e Oneri da partecipazioni" di 1.705 migliaia di Euro quale differenza tra il valore di iscrizione della controllata al 31 dicembre 2016 e il valore dell'attivo liquidato.

17 Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2017

Si rimanda a quanto esposto in Relazione sulla gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Pietro Modiano

Relazione del Collegio Sindacale all'assemblea degli azionisti di SEA - Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.

ai sensi dell'art 2429, secondo comma, del Codice Civile

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 il Collegio Sindacale ha svolto le attività di vigilanza previste dalla legge, tenendo conto delle Norme di comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Il Collegio Sindacale ha anche svolto il ruolo previsto dall'art. 19 del D. Lgs. 27 gennaio 2010 n.39, quale Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, avendo SEA la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP), ai sensi dell'art.16, comma 1, lett.a) del citato D. Lgs. n.39/2010, in quanto emittente valori mobiliari quale il prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" quotato sul mercato regolamentato e gestito dalla Irish Stock Exchange ed avendo la Società adottato il modello di *governance* tradizionale.

Con la presente Relazione, il Collegio Sindacale dà conto di tali attività svolte nel corso dell'esercizio, distintamente per ciascun oggetto di vigilanza previsto dalle normative che regolano l'attività

del Collegio nonché sul risultato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017.

Attività di vigilanza sull'osservanza delle norme di legge, regolamentari e statutarie

Il Collegio ha vigilato sull'osservanza della legge e dello Statuto, ha mantenuto un costante ed adeguato collegamento con la funzione di *Internal Audit* e ha verificato che essa risponde ai richiesti requisiti di competenza, autonomia e indipendenza; ha inoltre constatato che vi sia tra tutti gli organi e le funzioni a cui è attribuita una funzione di controllo adeguata collaborazione e scambio di ogni informazione utile all'espletamento dei rispettivi compiti. Vi è stato inoltre uno scambio di reciproche informazioni con i Collegi Sindacali delle principali società controllate e collegate.

Il Collegio Sindacale si è riunito nel corso dell'esercizio 12 volte per effettuare le verifiche periodiche, nel corso delle quali ha anche avuto un regolare scambio di informazioni con i responsabili delle funzioni aziendali e con la Società di revisione.

Il Collegio Sindacale ha assistito all'Assemblea degli Azionisti che si è svolta il 3 maggio 2017 e alle adunanze del Consiglio di Amministrazione, che si è riunito 13 volte, e ha constatato che esse si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento.

Inoltre il Collegio ha assicurato la presenza di almeno un proprio componente alle riunioni dei comitati endoconsiliari istituiti dal Consiglio.

Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sui rapporti con parti correlate

Al fine di vigilare sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, oltre ad aver assistito, come sopra esposto, a tutte le riunioni del Consiglio, il Collegio:

- ha ottenuto dagli Amministratori, durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla

Società e dalle sue controllate; tali informazioni sono esaurientemente rappresentate nella Relazione sulla gestione, a cui si rinvia. Sulla base delle informazioni rese disponibili, il Collegio può ragionevolmente ritenere che le operazioni effettuate dalla Società sono conformi alla legge e allo Statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;

- non ha rilevato, l'esistenza di operazioni atipiche o inusuali con società del Gruppo, parti correlate o terzi. La società non possiede azioni proprie;
- ha valutato la conformità delle operazioni con parti correlate alla procedura adottata dalla Società. Il Consiglio, nella Relazione finanziaria annuale, ha fornito esauritiva illustrazione sulle operazioni poste in essere con società controllate e con altre parti correlate esplicitandone gli effetti economici, patrimoniali e finanziari.

Attività di vigilanza sul processo di revisione legale dei conti e sull'indipendenza della società di revisione

Il Collegio Sindacale ha tenuto riunioni con i responsabili della Società di revisione legale, anche ai sensi dell'art. 19, comma 1 del D. Lgs. 39/2010, nel corso delle quali ha preso visione del piano di lavoro adottato, ha ricevuto informazioni sui principi contabili utilizzati, sulla rappresentazione contabile delle operazioni più salienti effettuate nell'esercizio in esame, nonché sull'esito dell'attività di revisione e non sono emersi fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione.

La Società di revisione legale, De-

loitte & Touche S.p.A, ha rilasciato in data 12 aprile 2018 le relazioni ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014, rispettivamente per il bilancio di esercizio e per il bilancio consolidato al 31 dicembre 2017, redatti in conformità agli International Financial Reporting Standards - IFRS - adottati dall'Unione Europea. Da tali relazioni risulta che il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato di SEA forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di SEA S.p.A. e del gruppo SEA al 31 dicembre 2017, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data. Con riferimento al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato, la Società di revisione legale ha dichiarato che la Relazione sulla gestione e la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, limitatamente alle informazioni indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, sono coerenti con il bilancio e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Inoltre, la Società di Revisione con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c.2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, circa l'eventuale identificazione di errori significativi nella relazione sulla gestione, sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, ha dichiarato di non avere nulla da riportare. Ha dato evidenza, quali aspetti chiave della revisione contabile, della procedura concernente gli asseriti aiuti di Stato a favore di Sea Handling e del Fondo di Ripristino per le opere in concessione.

La Società di revisione legale ha rilasciato, infine, la Relazione Aggiuntiva per il Comitato per il

controllo interno e la revisione contabile ai sensi dell'art. 11 del Regolamento (UE) n.537/2014.

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni stabilite dal D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 in materia di comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità e la Società di revisione ha verificato l'avvenuta predisposizione della dichiarazione di carattere non finanziario e ha rilasciato una *limited assurance* circa la conformità delle informazioni fornite rispetto a quanto richiesto dal decreto e agli standard/linee guida di rendicontazione utilizzate per la predisposizione dell'informativa medesima.

Nelle note al bilancio di esercizio della Società è riportato l'ammontare dei corrispettivi di competenza dell'esercizio riconosciuti alla Società di revisione legale e alle entità appartenenti alla sua rete, inclusi gli altri servizi.

Tenuto conto delle dichiarazioni di indipendenza rilasciate da Deloitte & Touche S.p.A e della relazione di trasparenza prodotta dalla stessa ai sensi dell'art. 18 del D. Lgs. 39/2010, e pubblicata sul proprio sito internet, nonché degli incarichi conferiti alla stessa e alle società appartenenti alla sua rete da SEA S.p.A. e dalle società del Gruppo, il Collegio non ritiene che esistano aspetti critici in materia di indipendenza della Società di revisione legale.

Attività di vigilanza sul sistema di controllo interno e gestione dei rischi e del sistema amministrativo contabile

Il Collegio Sindacale, anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 27.01.2010, n. 39, ha vigilato sull'adeguatezza del sistema di

controllo interno e di gestione dei rischi e del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'idoneità di questo ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione. In tale contesto, ha operato chiedendo ed ottenendo ogni necessaria informazione dai responsabili delle rispettive funzioni, eseguendo quindi ogni verifica ritenuta necessaria mediante l'esame diretto di documenti aziendali.

In particolare:

- ha effettuato approfondimenti al fine di verificare se il sistema amministrativo-contabile della Società fosse tale da consentire una rappresentazione veritiera e corretta in bilancio dei fatti della gestione; ha periodicamente vigilato sul corretto funzionamento del sistema in essere attraverso incontri con i responsabili dell'area Amministrazione, Finanza e Controllo;
- ha esaminato il piano delle verifiche, le relazioni periodiche e la relazione annuale predisposti dalla funzione Direzione *Auditing*. Tali relazioni non evidenziano criticità e confermano che le aree di rischio nell'ambito del controllo interno sono rilevate e monitorate;
- ha esaminato le relazioni periodiche dell'Organismo di Vigilanza, istituito ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001, che non segnalano fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione;
- ha monitorato le attività progettuali svolte in materia di rischi, in particolare il progetto di Enterprise Risk Management (ERM) finalizzato alla costruzione di un modello per l'identificazione, la classificazione, la misurazione, 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.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza della struttura organizzativa

Il Collegio ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società, prendendo visione ed ottenendo informazioni di carattere organizzativo e procedurale, tramite:

- l'acquisizione di informazioni dai responsabili delle competenti funzioni aziendali;
- incontri e scambi di informazioni con i Collegi Sindacali delle controllate ai fini del reciproco scambio di dati e informazioni;
- incontri con la Società di revisione legale ed esiti di specifiche attività di verifica effettuate dalla stessa;
- incontri con l'Organismi di Vigilanza istituito ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001.

Altre informazioni

Il Collegio Sindacale attesta, inoltre, che nel corso dell'esercizio non ha ricevuto richieste per il rilascio di pareri e non ha dovuto rilasciare pareri in forza di specifica normativa.

Nel corso dell'esercizio 2017 non sono pervenute né denunce al Collegio sindacale ex art. 2408 c.c. né esposti.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne menzione nella presente Relazione.

Osservazioni e proposte in ordine al bilancio e alla sua approvazione.

In relazione a quanto esposto, in base all'attività svolta nel corso dell'esercizio, il Collegio Sindacale non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2017, così come redatto dal Consiglio d'Amministrazione e per la formulata proposta di delibera in merito alla destinazione dell'utile d'esercizio.

Milano, 13 aprile 2018
IL COLLEGIO SINDACALE

Rosalba Cotroneo
(Presidente)
Rosalba Casiraghi
(Sindaco effettivo)
Andrea Galli
(Sindaco Effettivo)
Paolo Giovanelli
(Sindaco Effettivo)
Giacinto Sarubbi
(Sindaco Effettivo)



Relazione di certificazione del Bilancio Separato

Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.
Via Tortona, 25
20144 Milano
Italia

Tel: + 39 02 83322111
Fax: + 39 02 83322112
www.deloitte.it

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39 E DELL'ART. 10 DEL REGOLAMENTO (UE) N. 537/2014

**Agli Azionisti della
SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI – SEA S.p.A.**

RELAZIONE SULLA REVISIONE CONTABILE DEL BILANCIO SEPARATO

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio separato della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. (la "Società"), costituito dalla Situazione Patrimoniale-Finanziaria al 31 dicembre 2017, dal Conto Economico, dal Conto Economico Complessivo, dal Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto, dal Rendiconto Finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle relative note esplicative che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio separato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2017, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio separato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio separato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Ancora: Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Verona

Seat Legato: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.728.230,00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 02079560165 - R.E.A. Milano n. 1720233 | Partita IVA: IT 03045560166

Il nome Deloitte si riferisce a uno o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network o la entità a esso correlata: DTTL o ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti, si limita a raccogliere l'informazione computata relative alla decisione delle strutture legali di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm. Si visitate www.deloitte.com/italia.

© Deloitte & Touche S.p.A.

Deloitte.

2

Procedura concernente gli asseriti Aiuti di Stato a favore di SEA Handling*Descrizione dell'aspetto chiave della revisione*

Come indicato nella relazione sulla gestione ed in particolare al paragrafo "Fattori di rischio del gruppo SEA - Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling", con decisione del 19 dicembre 2012, la Commissione Europea ha stabilito che gli aumenti di capitale effettuati da SEA a favore della sua controllata SEA Handling negli anni 2002-2010, per un importo complessivo pari a circa 360 milioni, costituiscano Aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno, e ha conseguentemente imposto allo Stato italiano l'obbligo di attivarsi per consentire la restituzione da parte di SEA Handling.

Gli Amministratori evidenziano che nel contesto di un formale progetto di 'esecuzione alternativa' della decisione, la Società ha posto in essere - nel quadro delle interlocuzioni tra autorità italiane e Commissione Europea - una serie di azioni tra le quali (i) la liquidazione e definitiva uscita dal mercato di SEA Handling, (ii) la costituzione di Airport Handling al fine di continuare a offrire i servizi di assistenza a terra nel contesto in condizioni di piena concorrenza con le altre società di handling e in regime di assoluta discontinuità economica con SEA Handling, (iii) l'assegnazione dell'intera partecipazione nel capitale di Airport Handling in un trust denominato "Milan Airport Handling Trust", al fine di escludere qualsiasi forma di controllo di SEA su Airport Handling e continuità tra SEA Handling e la stessa Airport Handling, (iv) cessione del 30% delle azioni di Airport Handling ad un operatore terzo con l'opzione, a determinate condizioni, di poter acquistare un ulteriore 40% delle azioni.

Nel 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.

Con la conclusione della liquidazione di SEA Handling e l'avvenuta cancellazione della stessa dal Registro delle Imprese, gli Amministratori riportano che in ragione delle modificate situazioni di fatto e diritto relative a SEA Handling, il Tribunale della Unione europea, su richiesta della Commissione Europea e della stessa SEA Handling, con ordinanza del 22.1.2018, ha accertato che è venuta meno la materia del contendere relativamente al ricorso di SEA Handling, essendosi estinta la società ricorrente e 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.

Gli Amministratori evidenziano pertanto, che l'unico ricorso attualmente pendente contro la decisione della Commissione è quello proposto dal Comune di Milano la cui udienza di discussione si è tenuta il 28.2.2018 ed in relazione alla quale è attesa una decisione nel corso del corrente esercizio.

In considerazione della complessità giuridica della tematica e del fatto che il Tribunale dell'Unione Europea sarà chiamato ad esprimersi sull'ultimo ricorso pendente abbiamo ritenuto che tale aspetto rappresenti un aspetto significativo per la revisione del Gruppo.

Procedure di revisione svolte

Le nostre procedure di revisione hanno incluso, tra le altre, le seguenti:

- la comprensione dei controlli rilevanti posti in essere dal Gruppo per il monitoraggio dei procedimenti e delle indagini riguardanti la Procedura in parola;
- la richiesta di informazioni ai consulenti legali esterni del Gruppo ed all'ufficio legale interno;
- l'analisi di ragionevolezza delle considerazioni effettuate dalla Direzione Affari Legali e Societari;
- l'analisi della documentazione rilevante, ivi inclusi i verbali delle riunioni del Consiglio di Amministrazione o del Comitato Controllo e Rischi;
- l'analisi degli eventi successivi alla data di chiusura del bilancio;

Deloitte.

3

- la verifica dell'adeguatezza dell'informativa resa con riferimento a tali procedimenti nelle note al bilancio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Fondo di ripristino per le opere in concessione

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione

Il bilancio separato al 31 dicembre 2017 include il "Fondo per ripristino e sostituzione", pari ad Euro 137,5 milioni. Tale fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che la Società dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dall'accordo concessorio, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale ottenuta in concessione.

Il processo estimativo del suddetto fondo risulta articolato e complesso e si basa su diverse variabili ed assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione degli interventi di ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano lo stato di conservazione delle opere, la durata dei cicli di manutenzione e le previsioni di costo per classi omogenee di intervento.

In considerazione di quanto sopra evidenziato, abbiamo considerato la valutazione di tale fondo un aspetto chiave della revisione del bilancio separato al 31 dicembre 2017.

Le note 2.4 e 6.16 del bilancio separato al 31 dicembre 2017 illustrano rispettivamente i criteri di valutazione applicati dalla Società e la movimentazione del suddetto fondo intervenuta nell'esercizio.

Procedure di revisione svolte

Le nostre procedure di revisione hanno incluso, tra le altre, le seguenti:

- comprensione del processo utilizzato dalla Società ai fini della determinazione e dell'adeguamento del fondo in oggetto;
- rilevazione dei controlli rilevanti posti in essere dalla Società a presidio dell'area in esame e, con riferimento alla Società, verifica dell'operatività degli stessi;
- acquisizione ed analisi delle relazioni predisposte da Direzione Operazioni e Manutenzione riguardanti la programmazione degli interventi di ripristino e di sostituzione. In particolare, sono state esaminate le ipotesi tecniche alla base dei modelli di calcolo, dei costi di intervento e della previsione dei tempi di ripristino e di sostituzione;
- verifica campionaria dei criteri di allocazione delle percentuali di ripristino tramite discussione con gli uffici competenti, al fine di verificare la ragionevolezza rispetto agli interventi di ripristino attesi;
- verifiche campionaria circa l'accuratezza e la completezza dei dati utilizzati per l'effettuazione delle stime;
- comprensione degli aggiornamenti normativi che possano avere impatti sulla stima del fondo di ripristino;
- riesame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime con riferimento ad un campione di interventi ultimati dalla Società nel corso del 2017, al fine di verificare la natura degli scostamenti e l'attendibilità del processo di stima adottato dalla Società;
- analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note al bilancio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Deloitte.

4

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio separato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio separato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio separato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio separato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio separato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio separato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio separato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio separato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;

Deloitte.

5

- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio separato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio separato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. ci ha conferito in data 4 maggio 2016 l'incarico di revisione legale del bilancio separato e consolidato della Società fino al 31 dicembre 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio separato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato Controllo e Rischi, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

RELAZIONE SU ALTRE DISPOSIZIONI DI LEGGE E REGOLAMENTARI

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni richieste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2017, comprese la sua coerenza con il relativo bilancio separato e la sua conformità alle norme di legge.

Deloitte.

6

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni richieste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98, con il bilancio separato della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali - SEA S.p.A. al 31 dicembre 2017 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni previste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) è coerente con il bilancio separato della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali - SEA S.p.A. al 31 dicembre 2017 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Marco Pessina
Socio

Milano, 12 aprile 2018



Glossario

Glossario

Accordi Bilaterali

Accordi che disciplinano il traffico aereo fra due stati, per destinazioni esterne all'Unione Europea, articolati secondo schemi fissi e ispirati al principio della reciprocità. Attraverso la stipula di un accordo bilaterale viene definita la capacità massima operabile (in termini di frequenze e posti offerti), il numero dei vettori ammessi a operare e i punti d'accesso (in termini di destinazioni operabili) dei rispettivi paesi.

ACI

Airports Council International. Associazione internazionale dei gestori aeroportuali. La sede europea è a Bruxelles.

Airport Carbon Accreditation

Certificazione promossa da ACI Europe con il supporto tecnico di *WSP Environmental* (società londinese leader nella consulenza su tematiche ambientali), che prevede l'attivazione di una serie di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni di CO₂ da parte dei gestori aeroportuali, degli operatori, degli aeromobili e dei soggetti che lavorano negli aeroporti.

A-SMGCS

Advanced Surface Movement Guidance and Control System: sistema di guida luci al suolo in grado di portare in modo automatico gli aerei da un punto di ingresso prestabilito a un punto di attesa previsto per il decollo.

Area Schengen

Area dell'aeroporto in cui sono operati i voli diretti verso i paesi che hanno aderito agli Accordi di Schengen, in cui sono stati aboliti i controlli sistematici delle persone alle frontiere.

Attualmente i paesi aderenti agli accordi di Schengen sono: Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Italia, Portogallo, Spagna, Austria, Grecia, Danimarca, Finlandia, Svezia, Islanda, Norvegia, Slovenia, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Malta, Svizzera Liechtenstein.

Business

Settori in cui opera il Gruppo SEA: Commercial Aviation, General Aviation, Energy.

I *business* si dividono in attività, articolate a loro volta in comparti, questi ultimi ulteriormente dettagliati per segmenti.

Carta dei Servizi

Documento contenente le informazioni circa la qualità dei servizi offerti dai gestori aeroportuali e dalle compagnie aeree che ogni società di gestione deve predisporre sulla base di quanto stabilito nel D.P.C.M. 30 dicembre 1998 e nelle linee guida indicate da ENAC con circolare del 2 maggio 2002 (Circolare ENAC APT-12).

Certificati bianchi

I certificati bianchi, o più propria-

mente Titoli di Efficienza Energetica (TEE), sono titoli che certificano i risparmi energetici conseguiti da vari soggetti attraverso la realizzazione di specifici interventi (es. efficientamento energetico) e che valgono il riconoscimento di un contributo economico, rappresentando dunque un incentivo atto a ridurre il consumo energetico in relazione al bene distribuito.

Certificati verdi

Struttura di incentivazione all'utilizzo di fonti di energia rinnovabili costituita da titoli negoziabili rappresentativi di determinate quantità di emissioni di CO₂. I certificati vengono quindi scambiati sul mercato dai produttori di energia elettrica in maniera da correggere gli squilibri in termini di emissioni autorizzate di anidride carbonica.

Dual Till

Principio tariffario secondo il quale la misura dei diritti viene determinata tenendo conto unicamente delle attività *Aviation*, senza pertanto, considerare le attività *Non Aviation*.

EBITDA

Earnings Before Interest, Taxation Depreciation, and Amortization, equivalente al Margine Operativo Lordo (MOL).

Si calcola come differenza tra il totale ricavi ed il totale costi, escludendo gli accantonamenti e svalutazioni.

ENAC

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, unica Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, istituito con D.Lgs. del 25 luglio 1997 n. 250. ENAC ha competenza in materia di regolazione dell'aviazione civile, di controllo e vigilanza sull'applicazione delle norme adottate, disciplina degli aspetti amministrativo economici del sistema del trasporto aereo.

FTE (Full Time Equivalent)

FTE calcola la media mensile di tutto il personale amministrato e distaccato, riproporzionandolo in base al nastro orario retribuito (part-time) e ai movimenti mensili di assunzione/cessazione.

HDC (Headcount)

HDC conteggia tutto il personale amministrato a fine periodo.

HDE (Headcount Equivalent)

HDE calcola la media mensile di tutto il personale amministrato, riproporzionandolo in base al nastro orario retribuito (part-time) e ai movimenti mensili di assunzione/cessazione.

Handler

L'operatore che svolge servizi di *handling*, ossia tutte quelle attività di assistenza a terra ai vettori aerei disciplinate ed elencate nell'Allegato A del D.Lgs. n. 18 del 13 gennaio 1999 - che recepisce la Direttiva comunitaria 96/67/CE del 15 ottobre

1996 - quali le attività (i) di assistenza alle operazioni di volo in rampa (i servizi prestati in area *Airside*, fra cui imbarco/sbarco di passeggeri, bagagli e merci, bilanciamento del carico degli aeromobili, smistamento, movimentazione e riconcilio bagagli) e (ii) di assistenza ai passeggeri a terra (ossia i servizi prestati in area *Landside*, fra cui *Check-in* e *Lost&found*), nonché (iii) di natura amministrativa, di caricamento a bordo di carburante (*refueller*) e pasti (*caterer*), manutenzione aeromobili, trattamento merci e posta.

IATA

International Air Transport Association. Organizzazione internazionale rappresentativa delle compagnie aeree internazionali.

Quinta libertà

Facoltà per il vettore di un paese (es. "A"), che vola da quel paese ("A") ad un paese terzo (es. "B") e da qui in prosecuzione verso un ulteriore diverso paese (es. "C"), di effettuare trasporto di passeggeri e merci oltre che da "A" a "B" e da "A" a "C", anche tra "B" e "C", e pertanto tra due paesi diversi dal proprio.

Single till

Principio tariffario che determina la tariffa regolata sulla base di entrambe le attività *Aviation* e *Non Aviation*.

Slot

Permesso, dato ad un vettore, di utilizzare l'intera gamma di infra-

strutture aeroportuali necessarie per operare un servizio aereo, in un aeroporto coordinato, a una data e un orario specifici assegnati allo stesso vettore al fine dell'atterraggio e del decollo.

Vettore all cargo

Compagnia aerea i cui aeromobili trasportano esclusivamente merci.

Vettore belly

Compagnia aerea con aeromobili con trasporto a configurazione mista.



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 Malpensa e Milano Linate confermano anche nel 2017 le loro *performance* di eccellenza europea rinnovando il livello *Neutrality* nell'ambito dell'iniziativa *Airport Carbon Accreditation*.



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

