



RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 2021

REPORT

SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali

Aeroporto Milano Linate - 20054 Segrate, Milano
Codice fiscale e iscrizione al Registro Imprese di Milano n. 00826040156
REA di Milano n. 472807 - Capitale sociale Euro 27.500.000 i.v.

www.seamilano.eu

Indice

2 | **Dati di sintesi e informazioni generali**

- 3 | Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società
- 4 | Organi sociali
- 5 | I numeri del Gruppo SEA

7 | **Relazione sulla Gestione**

- 8 | Primo semestre 2021: eventi di rilievo
- 10 | Quadro economico di riferimento e prospettive 2021
- 15 | Quadro normativo e regolamentare di riferimento
- 17 | Commento ai risultati economico patrimoniali e finanziari
- 28 | Indicatori Alternativi di Performance
- 29 | Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2021
- 30 | Evoluzione prevedibile della gestione
- 31 | Andamento operativo - Analisi di settore
- 36 | Risk Management Framework
- 42 | Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2021
- 48 | Altre informazioni
- 54 | Sistema di Corporate Governance

58 | **Gruppo SEA - Bilancio Consolidato semestrale abbreviato**

- 59 | Prospetti contabili consolidati
- 63 | Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato
- 105 | Relazione di revisione contabile limitata sul Bilancio Consolidato semestrale abbreviato

DATI DI SINTESI

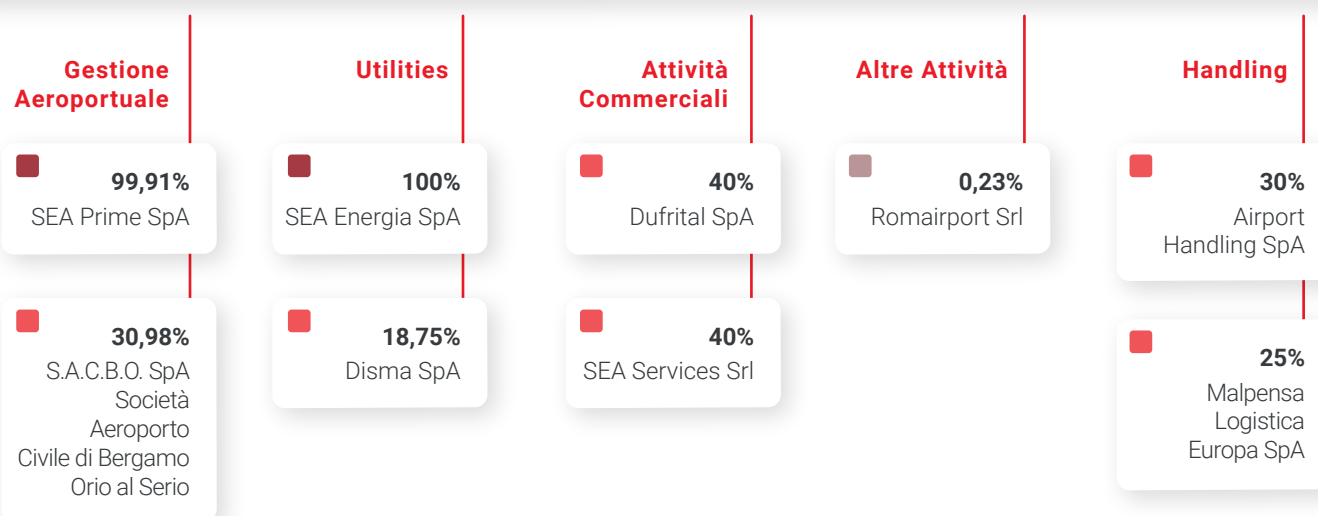
E INFORMAZIONI

GENERALI

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

PARTECIPAZIONI DI SEA SPA AL 30 GIUGNO 2021

SEA SpA



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

ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

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

Presidente

Michaela Castelli⁽⁴⁾

Amministratore Delegato e Direttore Generale

Armando Brunini

Amministratori

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

Pierfrancesco Barletta⁽²⁾

Patrizia Michela Giangualano⁽²⁾

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

Rosario Mazza^{(2) (3)}

COLLEGIO SINDACALE

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

Presidente

Rosalba Cotroneo

Rosalba Casiraghi

Daniele Angelo Contessi

Stefano Pozzoli

Valeria Maria Scuteri

Sindaci effettivi

Sindaci supplenti

Antonia Coppola

SOCIETÀ DI REVISIONE

Deloitte & Touche SpA

⁽¹⁾ Vice Presidente non esecutivo

⁽²⁾ Membro del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

⁽³⁾ Membro del Comitato Remunerazione e Nomine

⁽⁴⁾ Membro del Comitato Etico

⁽⁵⁾ Membro dell'Organismo di Vigilanza

I NUMERI DEL GRUPPO SEA

PREMESSA

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2021 è costituita dalla Relazione sulla Gestione e dal Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021. Il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, redatto in migliaia di euro, viene comparato con il Bilancio Consolidato abbreviato del semestre precedente e con il Bilancio Consolidato dell'esercizio precedente ed è costituito dai Prospetti contabili (Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata, Conto Economico Consolidato, Conto Economico Consolidato complessivo, Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato, Rendiconto Finanziario Consolidato) e dalle Note Esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2021 è stata predisposta nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e omologati dall'Unione Europea e in particolare secondo lo IAS 34 - Bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato non comprende tutte le informazioni richieste dal bilancio annuale e deve essere letto unitamente al bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020. Nella redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2020, opportunamente aggiornati come indicato nelle note al Bilancio Consolidato semestrale.

SINTESI DEI RISULTATI DEL GRUPPO SEA

Dati Economici

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020	Variazione
Ricavi	121.567	156.250	(34.683)
EBITDA ⁽¹⁾	(23.507)	(2.025)	(21.482)
Risultato operativo	(79.182)	(52.797)	(26.385)
Risultato prima delle imposte	(96.122)	(67.191)	(28.931)
Risultato netto del Gruppo	(73.960)	(49.860)	(24.100)

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

Dati Finanziari

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.405.654	1.403.936	1.718
Capitale circolante (B)	(199.086)	(210.201)	11.115
Fondi rischi e oneri (C)	(204.866)	(202.343)	(2.523)
Fondi relativi al personale (D)	(43.755)	(45.622)	1.867
Altri debiti non correnti (E)	(85.736)	(87.808)	2.072
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	872.211	857.962	14.249
Patrimonio netto di Gruppo	158.365	231.208	(72.843)
Patrimonio netto di terzi	29	28	1
Indebitamento finanziario netto ⁽²⁾	713.817	626.726	87.091
Totale fonti di finanziamento	872.211	857.962	14.249

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

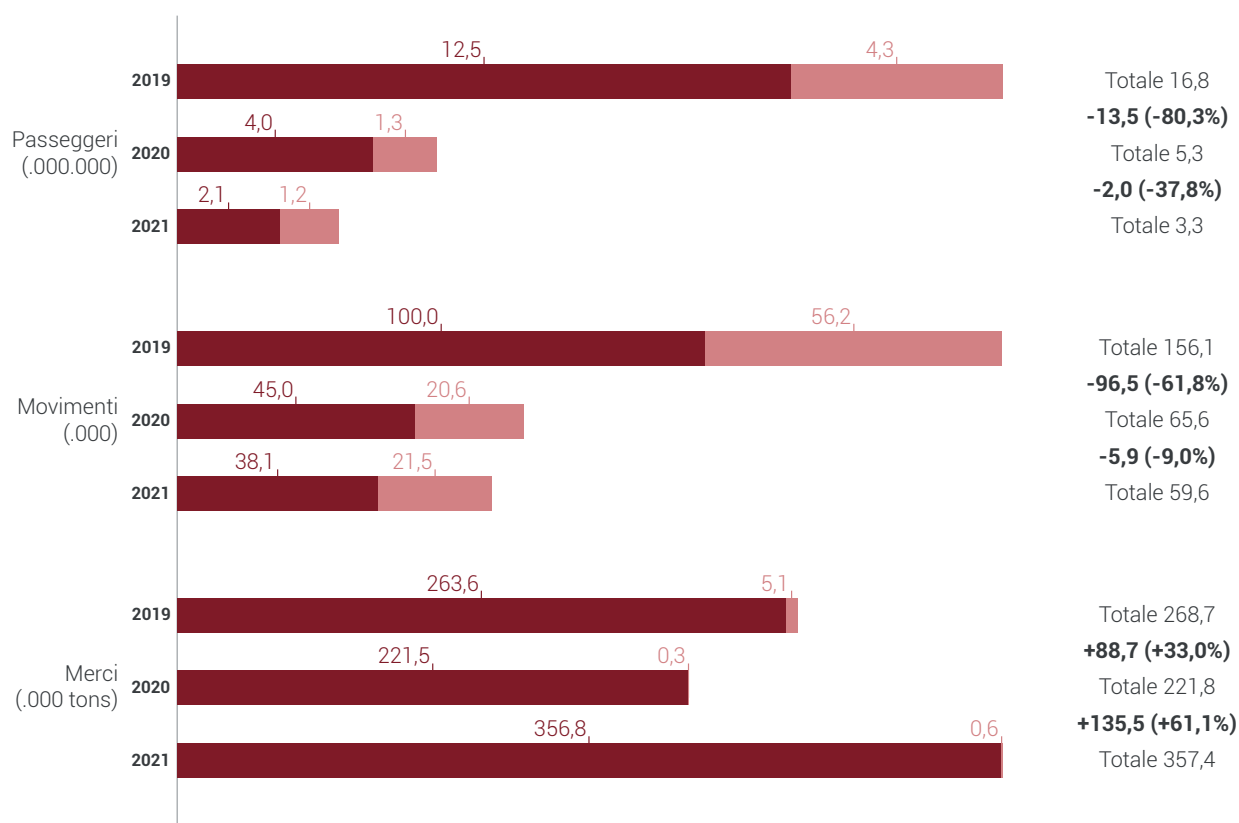
Investimenti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	19.725	61.830	(42.105)

Altri Indicatori

	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.752	2.788

Traffico primo semestre (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



■ Malpensa ■ Linate

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

Relazione

RELAZIONE SULLA

GESTIONE

gestione

PRIMO SEMESTRE 2021: EVENTI DI RILIEVO

Pandemia da Covid-19 (Coronavirus)

I primi mesi del 2021 sono stati caratterizzati dalla ripresa della pandemia da Covid-19 spinta dalle diverse e insidiose varianti. I Paesi più colpiti in questa fase sono stati Gran Bretagna, Francia, Stati Uniti e Brasile. L'Italia, che era riuscita a contenere il contagio sino a febbraio ha visto a marzo una notevole impennata di casi. I diversi provvedimenti normativi, finalizzati al contenimento di questa nuova ondata pandemica, limitando nuovamente gli spostamenti, hanno influito negativamente su tutto il settore aereo.

Con il DPCM del 2 marzo 2021 è stata introdotta, tra le misure di contenimento dei contagi relativa ai trasporti, la possibilità di individuare ulteriori tratte di sperimentazione dei voli "Covid tested", fino a quel momento dedicati ad alcuni voli con destinazione Fiumicino; la sperimentazione di tali voli è quindi stata estesa all'aeroporto internazionale di Milano Malpensa, esclusivamente per i voli in partenza e in arrivo da New York e Atlanta e, attualmente, è in vigore per i voli provenienti dagli Emirati Arabi Uniti. Le tratte variano in funzione delle ordinanze del Ministero della Salute.

I voli "Covid Tested" rappresentano un segnale importante per la ripartenza del traffico intercontinentale perché consentono ai passeggeri, che vengono sottoposti al tampone prima della partenza e all'arrivo, di evitare l'isolamento fiduciario.

La seconda metà del primo semestre, complice anche una riduzione nel numero dei contagi, grazie alla campagna vaccinale ormai avviata, a cui sono seguiti allentamenti nelle misure restrittive che gravavano soprattutto sugli spostamenti (vedi DI Riaperture del 21 aprile 2021), ha fatto registrare una timida ripresa del traffico di aviazione commerciale.

Il Gruppo SEA ha mantenuto il medesimo assetto aeroportuale con cui aveva chiuso il 2020, sono stati operativi l'aeroporto di Linate, il Terminal 1 di Malpensa e Cargo City. Si sottolinea che quest'ultima ha gestito una consistente crescita dei volumi complessivi, registrando, nel mese di marzo, 65.791 tonnellate di merce trasportata, che rappresenta il volume mensile più alto mai raggiunto.

Il Gruppo SEA, nel rispetto delle disposizioni delle istituzioni e autorità sanitarie nazionali e locali italiane e sotto la guida del "Comitato crisi", ha costantemente aggiornato i Protocolli elaborati a inizio pandemia sul-

la base delle normative vigenti e degli aspetti correlati all'operatività degli scali e allo sviluppo del traffico, garantendo la salute e sicurezza dei passeggeri, dei propri clienti, fornitori e dipendenti e la continuità delle attività operative.

Al fine di impedire l'accesso alla aerostazione a chi presenti temperatura maggiore di 37.5 °C, in entrambi gli aeroporti di Linate e Malpensa, sono stati individuati specifici punti di accesso e di uscita dall'edificio che consentono di garantire la separazione dei flussi e la misurazione della temperatura di ogni persona che volesse entrare in aerostazione. All'interno del terminal continuano ad essere attuate specifiche procedure al fine di garantire la distanza interpersonale, così come a bordo dei bus interpista e nei punti di ristoro e servizi commerciali. È sempre assicurata la pulizia e l'igienizzazione di ambienti ed attrezzature e la distribuzione di gel disinfettante. Sono state inoltre installate, presso l'aeroporto di Linate, alcune applicazioni di prodotti in rame, con proprietà antibatteriche ed antivirali, come i corrimani presenti lungo le scale, le maniglie dei carrelli porta bagagli e i sostegni nei bus interpista.

La diffusione della pandemia ha influito profondamente sulle modalità operative dell'azienda, che sono state riviste per garantire il regolare svolgimento delle attività nel rispetto delle prescrizioni normative, ivi incluso il mantenimento delle relazioni commerciali con clienti e fornitori dell'azienda.

Sono stati introdotti diversi strumenti che sfruttano le applicazioni digitali, sempre più presenti nelle abitudini dei consumatori, al cui cambiamento ha contribuito anche la pandemia. Ne sono un esempio il *marketplace* creato per i brand di lusso presenti al Terminal 1 di Malpensa, grazie al quale i passeggeri potranno prenotare a distanza i prodotti a catalogo degli shop aderenti all'iniziativa e le nuove modalità di servizio allo studio con i partner della ristorazione, quali ad esempio la prenotazione dei prodotti tramite App e il ritiro presso i punti vendita su corsie preferenziali o casse dedicate.

In continuità con quanto fatto nel 2020, a febbraio 2021 è stato sottoscritto un accordo tra SEA e le Organizzazioni Sindacali, con il quale, agendo su tre linee guida di intervento ispirate ai principi della salvaguardia occupazionale e della mitigazione degli impatti sociali, si stabilisce il ricorso ad ammortizzatori sociali, l'attivazione di un piano di uscite per i lavoratori che maturano i requisiti pensionistici entro il 31 dicembre 2028 e

l'attivazione di un piano di incentivazione volontaria. A maggio 2021 è stata confermata la possibilità di utilizzare la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga per un periodo di ulteriori 28 settimane oltre alle 12 di cui SEA aveva già fruito sino al 6 giugno 2021.

Inaugurazione nuovo terminal di Linate

In data 8 giugno 2021 è stato inaugurato il terminal di Linate, profondamente rinnovato secondo un design d'avanguardia che prevede l'utilizzo dei principi delle neuroscienze applicate all'architettura per ridurre l'ansia e lo stress dei passeggeri e degli operatori, l'utilizzo di tecnologie di nuova generazione, dalla smart security alla biometria, una scelta più ampia di negozi, caffè, ristoranti e un processo di costruzione che integra la sostenibilità ai suoi massimi standard. Lungo il percorso del passeggero dal check-in fino all'imbarco si possono trovare elementi decorativi ed infrastrutturali (dalla luce, agli spazi, ai colori, alle sedute, alle aree verdi) che hanno lo scopo di creare un ambiente rilassante per fare dell'aeroporto uno "spazio da vivere".

L'area check-in è stata ridisegnata con un controsoffitto a doppia altezza e con l'inserimento di piante che si affacciano al primo piano donando all'ambiente una nota "green" e l'intera area della security è stata ulteriormente arricchita. Per creare un *sense of place* in sintonia con Milano, è stata stretta una collaborazione con il Museo del Design Italiano della Triennale Milano che ha messo a disposizione le opere di famosi designer italiani, esposte lungo il percorso dei passeggeri.

Decisione del Consiglio Europeo su nuove norme relative a bande orarie (slot)

In data 15 febbraio 2021 il Consiglio europeo, al fine di dare sostegno al settore dei trasporti, ha adottato delle norme temporanee, valide per l'estate 2021 ed eventualmente prorogabili, relative all'alleggerimento degli obblighi per l'utilizzo delle bande orarie aeroportuali. Tale misura tutelerà le compagnie aeree ed eviterà il danno ambientale che deriverebbe dall'effettuazione di voli vuoti al solo scopo di mantenere le bande orarie per l'anno prossimo. Le compagnie aeree avranno ora la possibilità di restituire il 50% delle loro serie di bande orarie prima dell'inizio della stagione estiva 2021, ma dovranno utilizzare almeno il 50% delle bande orarie rimanenti se desiderano mantenerle. L'introduzione di tale norma ha reso possibile, seppur su base provvisoria

e temporanea, l'ingresso su Linate di nuovi vettori quali Wizzair, easyJet e Volotea, quest'ultima nuovo operatore sul sistema milanese. L'alleggerimento degli obblighi relativi alle bande orarie fa seguito alla deroga completa applicata nell'estate 2020 e nell'inverno 2020-2021.

Sottoscrizione della linea di credito Sustainability-Linked

Al fine di rafforzare ulteriormente la propria struttura finanziaria, con l'obiettivo di allungare la scadenza del debito *outstanding* minimizzandone il costo di raccolta, il Gruppo SEA ha avviato nel corso del primo semestre 2021 il processo per la copertura dei fabbisogni derivanti dalla scadenza nel 2022 dei Term Loans 2020, mediante l'erogazione in giugno 2021 di un nuovo Term Loan triennale da euro 50 milioni con Mediobanca e l'erogazione in luglio di euro 60 milioni relativi alla linea BEI sottoscritta nel 2019.

Si segnala che il Term Loan Mediobanca è la prima operazione di finanziamento Sustainability-Linked del Gruppo, con il livello del margine legato al raggiungimento di specifici target strategici in materia di sostenibilità ambientale: per SEA, il miglioramento della certificazione Airport Carbon Accreditation. Il raggiungimento di tale target è un ulteriore passo avanti per la strategia di sostenibilità del Gruppo SEA e conferma l'impegno della Società in merito all'urgenza di una rapida decarbonizzazione.

Inaugurazione nuovo Hub DHL a Malpensa

In data 5 marzo DHL Express Italy ha inaugurato, presso la Cargo City dell'aeroporto di Malpensa, il nuovo hub logistico un impianto tecnologicamente avanzato capace di gestire 37 voli al giorno e oltre 38 mila pezzi l'ora. Rappresenta il quarto hub DHL a livello europeo ed è stato realizzato nel pieno rispetto delle linee guida in tema di sostenibilità, sicurezza ed efficienza.

"Leader della sostenibilità" 2021

SEA è stata inserita tra le 150 aziende italiane "Leader della sostenibilità" in base a una ricerca condotta dal quotidiano "Il Sole 24 Ore" e da Statista. La ricerca ha indagato il profilo di corporate social responsibility di circa 1.200 aziende con sede in Italia lungo le classiche tre dimensioni: ambientale, sociale ed economica.

QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO E PROSPETTIVE 2021

Il procedere delle vaccinazioni ha dato luogo a una marcata flessione dei contagi di Covid-19 a livello globale e ha permesso una graduale attenuazione delle misure di distanziamento sociale nelle aree dove è più ampia la quota della popolazione vaccinata, come Stati Uniti, Regno Unito e Unione Europea. I contagi si sono mantenuti tuttavia elevati in alcune economie emergenti; le restrizioni alla mobilità sono state accentuate in Giappone. L'emergere di una variante più contagiosa del virus ha dato luogo a un aumento dei casi in molti paesi a partire da giugno, che tuttavia non ha comportato un aumento dei decessi dove la copertura vaccinale è maggiore. Ai rapidi progressi delle campagne di vaccinazione ha corrisposto una decisa ripresa dell'attività economica globale, che si è estesa al settore dei servizi e del commercio mondiale; le prospettive sono però ancora molto eterogenee tra paesi. Secondo le previsioni diffuse in maggio dall'OCSE, nel 2021 il prodotto mondiale crescerà del 5,8%, superando i livelli pre-pandemici, sulla spinta della forte espansione degli Stati Uniti e della Cina, mentre le prospettive di medio termine per alcune economie emergenti restano deboli. Si è registrato un rialzo dei corsi petroliferi, trainato dalla maggiore domanda, anche se, di contro, i Paesi produttori non hanno incrementato la produzione.

Un sensibile aumento dell'inflazione negli Stati Uniti ha riflesso ritardi nell'adeguamento dell'offerta al forte recupero della domanda, ma non si è finora esteso in misura significativa alle aspettative di medio termine. Le politiche monetarie restano espansive in tutti i principali paesi.

Nell'area dell'euro il PIL è tornato a salire in misura sostenuta nel secondo trimestre di quest'anno e, in base alle proiezioni dell'Eurosistema pubblicate all'inizio di giugno, crescerebbe del 4,6% nel 2021 e rispettivamente del 4,7% e del 2,1% nei due anni successivi. I rincari dei beni energetici hanno indotto un rialzo della crescita dei prezzi, che però dovrebbe essere temporaneo. A fron-

te di un quadro in generale miglioramento ma ancora caratterizzato da incertezze, legate all'andamento della pandemia e delle riaperture, il Consiglio direttivo della BCE ha ribadito che manterrà a lungo le attuali condizioni monetarie estremamente espansive, che restano essenziali per sostenere l'economia e per assicurare il ritorno dell'inflazione su valori coerenti con la stabilità dei prezzi nel medio termine.

In Italia la variazione del PIL è stata lievemente positiva nel primo trimestre, a differenza degli altri principali paesi dell'area dell'euro. Nel secondo trimestre la crescita si è accentuata, a tale effetto avrebbe contribuito, oltre a una nuova espansione dell'industria, anche l'avvio di un recupero nei servizi. I consumi hanno ripreso a crescere nel secondo trimestre, pur mantenendosi elevata la propensione al risparmio, che risente ancora di motivi di carattere precauzionale. Le esportazioni dell'Italia sono aumentate, in un contesto di rafforzamento del commercio mondiale. Nel primo trimestre si sono ridotte le presenze turistiche, ma si segnala una ripresa delle presenze estere in Italia dalla fine di aprile.

L'aumento delle quotazioni delle materie prime, favorito dalla ripresa globale, si è riflesso sui prezzi al consumo, portando l'inflazione in giugno all'1,3%, il livello più alto degli ultimi tre anni; al netto di energia e alimentari l'inflazione resta tuttavia molto debole (0,3%).

L'orientamento accomodante della politica monetaria della BCE continua a tradursi in condizioni molto distese dei mercati finanziari e del credito bancario. La domanda di credito delle imprese, per la maggior parte assistita da garanzie pubbliche, ha riflesso, oltre a esigenze di ristrutturazione dei debiti e a motivi precauzionali, l'intenzione di finanziare la ripresa degli investimenti. Il Governo ha introdotto nuove misure a sostegno di lavoratori e imprese con provvedimenti varati nel secondo trimestre dell'anno. A metà luglio il Consiglio della UE ha approvato il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) inviato dal Governo alla fine di aprile.

TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

Il primo semestre 2021 è stato ancora condizionato dagli effetti della pandemia, che hanno limitato in modo significativo il trasporto aereo.

Per meglio commentare le dinamiche di traffico registrate nel semestre in esame, risulta più efficace confrontare i valori di traffico con quelli registrati nel 2019, anno pre-crisi: il confronto con il 2020 non risulterebbe infatti particolarmente significativo in quanto il primo semestre dell'esercizio precedente è stato caratterizzato per i primi due mesi da una condizione "ordinaria" di traffico, per i successivi tre mesi (marzo-maggio) da un sostanziale azzeramento del traffico, a causa dei lockdown adottati dai vari Stati e per il mese di giugno 2020 da timidi segnali di ripresa, soprattutto sul segmento domestico e continentale.

Pertanto, nei paragrafi che seguono, oltre a dare un'indicazione della variazione rispetto al 2020, si procederà ad un confronto dei valori registrati con quelli della situazione pre-crisi.

Andamento del trasporto aereo mondiale (aggiornato ad aprile 2021) ¹

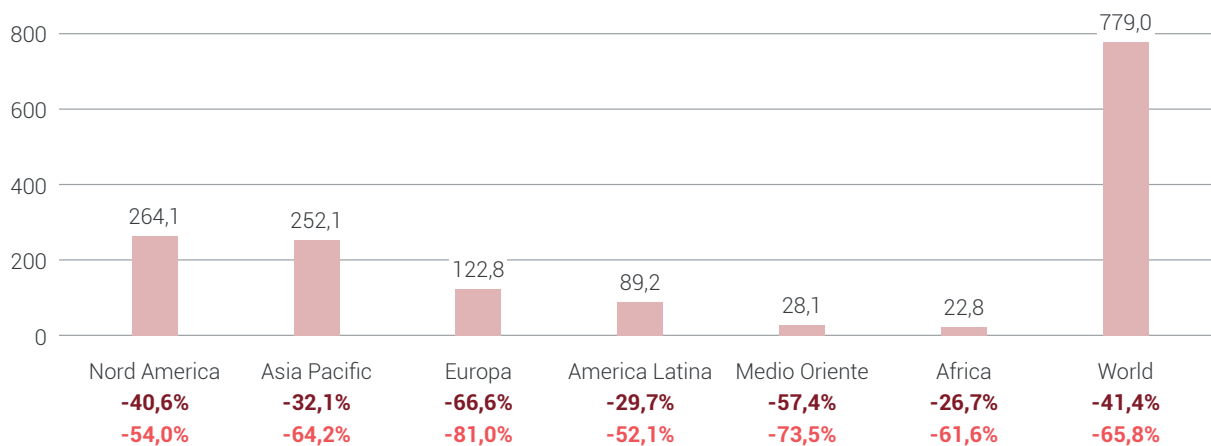
Nei primi quattro mesi del 2021 il traffico passeggeri, su un campione di 1.103 aeroporti, si è attestato a 779 milioni di passeggeri serviti, in riduzione del -41,4% rispetto allo stesso periodo del 2020 e del -65,8% rispetto al 2019. Le rilevanti contrazioni del traffico registrate anche nel 2021 risentono dal permanere delle limitazioni agli spostamenti imposte dai governi nazionali per contrastare il diffondersi della pandemia Covid-19.

Nel confronto con il 2019 le diverse aree geografiche hanno evidenziato le seguenti riduzioni: Nord America -54,0%, Asia -64,2%, Europa -81,0%, Centro/Sud America -52,1%, Medio Oriente -73,5% ed Africa -61,6%.

Tra i principali aeroporti del mondo, Atlanta (USA) con 16,1 milioni torna a ricoprire il primo posto nella classifica dopo essere stato superato nel 2020 da Guangzhou (Cina) attualmente in seconda posizione con 15,8 milioni, Dallas (USA) e Chengdu (Cina) in terza posizione con 14,8 milioni ciascuno.

Traffico aereo mondiale (gennaio - aprile 2021)

Passeggeri in milioni



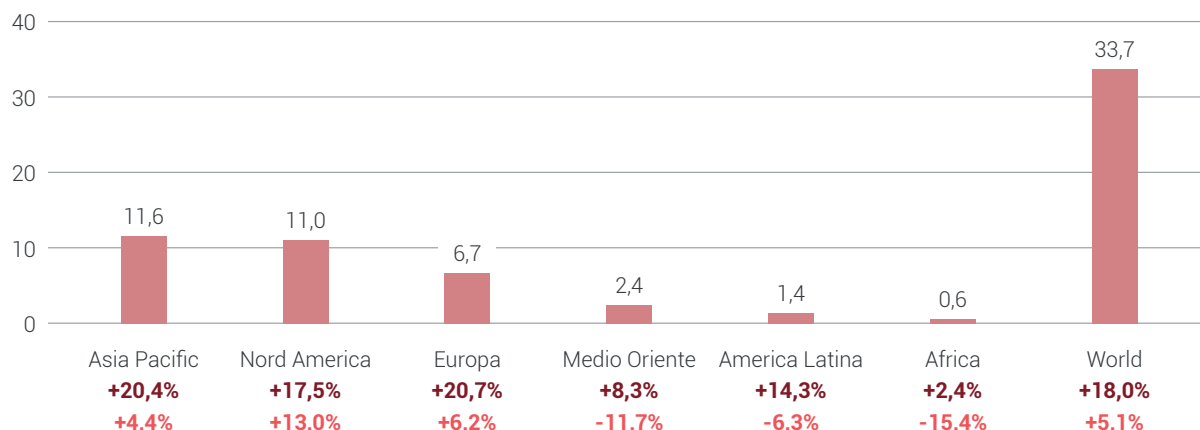
■ Pax (mio) ■ % vs 2020 ■ % vs 2019

Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash)

Il totale delle merci trasportate a livello mondiale, su un campione di 770 aeroporti, è stato pari a 33,7 milioni di tonnellate con una crescita del +18,0% rispetto al 2020 e del +5,1% rispetto al 2019.

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

Merchi totali in milioni di tonnellate



■ Merce (mln tons) ■ % vs 2020 ■ % vs 2019

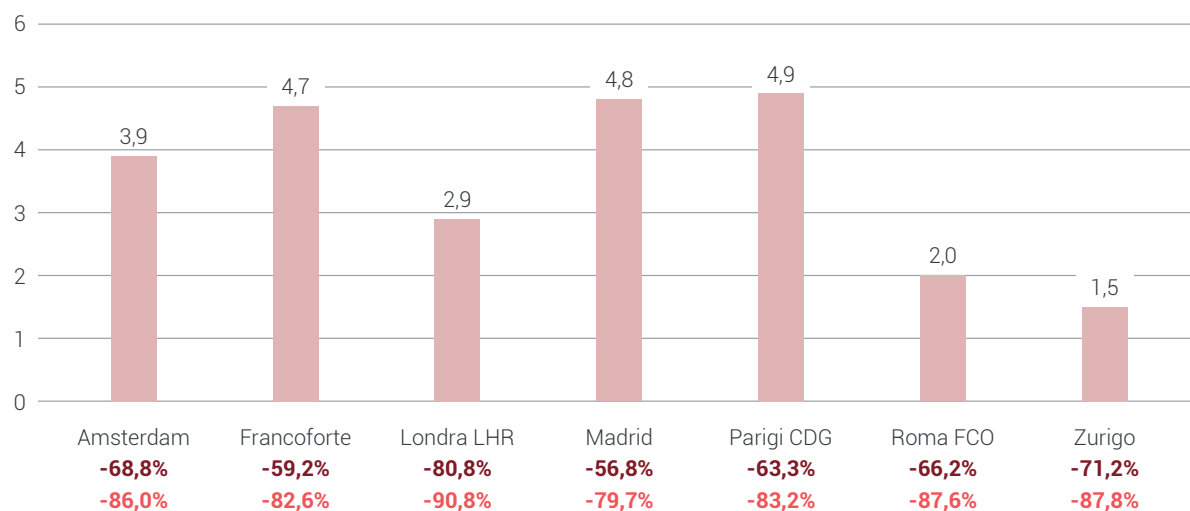
Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash)

Andamento del traffico sugli aeroporti europei (aggiornato a maggio 2021)²

Nel corso dei primi cinque mesi del 2021 il traffico passeggeri registrato dagli aeroporti europei associati ad ACI Europe è stato pari a 92,1 milioni, inferiore del -60,5% rispetto al 2020 e del -81,1% rispetto al 2019.

Nel grafico sono riportati i dati dei principali hub aeroportuali che rappresentano complessivamente il 27% del traffico europeo.

Traffico passeggeri nei principali hub Europei (gennaio-maggio 2021) - dati in milioni di passeggeri



■ Pax (mio) ■ % vs 2020 ■ % vs 2019

²Fonte: ACI Europe: Rapid Exchange

Il traffico merci in Europa si è attestato a 5,4 milioni di tonnellate in crescita del +25,4% rispetto ai primi cinque mesi del 2020 e del +3,6% rispetto allo stesso periodo del 2019.

Nella classifica degli aeroporti europei per volumi di merci trasportate, Malpensa si conferma anche nel 2021 al sesto posto, con 295 mila tonnellate, preceduta da Francoforte (936 mila tonnellate), Parigi Charles de Gaulle (830 mila tonnellate), Amsterdam (700 mila tonnellate), Londra Heathrow (548 mila tonnellate) ed Istanbul Ataturk (357 mila tonnellate).

Nel primo semestre 2021 la *Business and General Aviation* in Europa³ ha registrato un incremento dei movimenti gestiti del +38,1% rispetto al 2020 mostrando un rapido recupero dagli effetti della pandemia Covid-19, favorito dall'allentamento delle restrizioni agli spostamenti e dalla crescita della domanda di mobilità con business jet intra ed extra Europea; l'incremento di domanda è imputabile alla maggiore flessibilità di questa tipologia di traffico oltre che alla percezione di maggiore sicurezza e controllo anche sanitario.

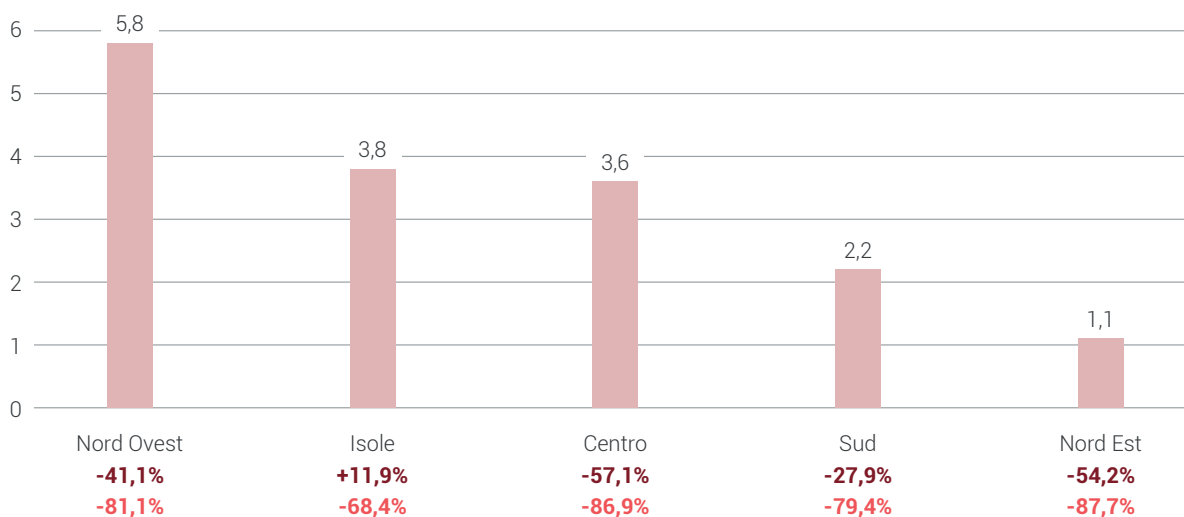
L'Italia⁴, in linea con il trend del mercato europeo, ha registrato movimenti di aviazione generale in crescita del +76,3% rispetto al 2020 e si qualifica come il terzo mercato in Europa (dopo Francia e Germania) con una share del 9,5%.

Andamento del traffico sugli aeroporti italiani (aggiornato a giugno 2021)⁵

Nel primo semestre 2021 il traffico passeggeri degli aeroporti italiani associati ad Assaeroporti è stato pari a 16,4 milioni, in calo del -39,2% rispetto al 2020 e del -81,7% rispetto allo stesso periodo del 2019; i movimenti aerei hanno subito una contrazione del -24,2% rispetto al 2020 e -71,2% rispetto al 2019 attestandosi a 198,8 mila.

Nello stesso periodo, il volume di merci trasportate attraverso gli aeroporti italiani (487,9 mila tonnellate) è cresciuto del +38,2% rispetto al 2020, attestandosi a livelli di poco inferiori rispetto alle performance pre-crisi (-1,4%).

Traffico aereo negli aeroporti italiani (gennaio - giugno 2021) per macroaree geografiche* (dati in milioni di passeggeri)



* Nord Ovest: Bergamo, Bologna, Genova, Linate, Malpensa, Torino, altri; Nord Est: Treviso, Venezia, Verona, altri; Centro: Ancona, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, altri; Sud: Bari, Brindisi, Lamezia Terme, Napoli, Pescara, Reggio Calabria, altri; Isole: Alghero, Cagliari, Lampedusa, Olbia, Palermo, altri.

³Fonte: Wingx

⁴Fonte: Wingx

⁵Fonte Assaeroporti 40 aeroporti associati; i dati comprendono aviazione commerciale inclusi i transiti diretti

Di seguito i confronti per aree geografiche in Italia rispetto ai valori 2019, condizione pre-crisi.

Nei primi sei mesi del 2021 il sistema aeroportuale lombardo, che rappresenta il 27% del totale traffico italiano, ha servito 4,4 milioni di passeggeri (-81,1%) così distribuiti: Milano Malpensa 2,1 milioni, Linate 1,2 milioni e Bergamo Orio al Serio 1,1 milioni.

Il sistema aeroportuale romano, che ricopre il 19% del totale traffico nazionale, ha gestito 3,1 milioni di passeggeri (-86,6%) distribuiti tra Roma Fiumicino (2,8 milioni) e Roma Ciampino (0,3 milioni).

Con riferimento al sud Italia l'aeroporto di Catania ha registrato 1,4 milioni di passeggeri, Palermo 1,0 milioni e Napoli 0,7 milioni. L'aeroporto di Venezia, infine, ha servito 0,4 milioni di passeggeri.

QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

Differimento dell'entrata in vigore dei nuovi Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) il 20 maggio 2021 ha approvato la delibera n. 68/2021 avente ad oggetto "Modelli di regolazione aeroportuale. Disposizioni straordinarie connesse all'entrata in vigore della delibera n. 136/2020 ed integrazione alla regolazione applicabile al settore in ragione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19".

Con detto provvedimento l'Autorità ha deliberato di differire al 1° gennaio 2023 l'entrata in vigore dei Modelli di cui alla delibera n. 136/2020. Contestualmente, con la delibera in parola, l'autorità riconosce ai gestori aeroportuali che attiveranno la procedura di consultazione per la revisione dei diritti nel corso del biennio 2021-2022 la possibilità di avviare la procedura ai sensi dei Modelli del 2017 o, in alternativa, di proporre, previa motivata istanza all'Autorità, la proroga delle tariffe vigenti, fermi restando gli obblighi informativi nei confronti dell'utenza.

L'Allegato alla delibera n.68/2021 integra parzialmente i Modelli 2017 estendendone la portata anche ai gestori titolari di contratti di programma stipulati ai sensi dell'articolo 17, comma 34 bis, del d.l.78/2009 (quale quello di SEA) previa sottoscrizione di apposito atto aggiuntivo con ENAC e prevedendo altresì la possibilità di adottare un sistema di tariffazione comune e trasparente da applicare ad una Rete o ad un Sistema aeroportuale.

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

Aggiornamento su normative e provvedimenti rilevanti relativi all'emergenza sanitaria causata dalla pandemia da Covid-19

Fondo di compensazione dei danni subiti dai gestori a causa del Covid. Incremento della dotazione del fondo.

È stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73 recante "Misure urgenti connesse all'emergenza da Covid-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali" (GU Serie Generale n. 123 del 25-05-2021). Il provvedimento, all'arti-

colo 73 comma 2, prevede l'incremento di 300 milioni di euro del fondo di compensazione istituito dalla Legge di Bilancio 2021, dei quali 285 milioni sono destinati ai gestori aeroportuali e i restanti 15 milioni ai prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra. Ne consegue, dunque, che la dotazione del fondo tesa a compensare i danni patiti dalle società di gestione ammonta complessivamente a 735 milioni di euro.

L'efficacia delle suddette disposizioni è subordinata all'autorizzazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

DL Riaperture

In data 21 aprile 2021 è stato approvato il DL Riaperture, recante misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19 (decreto-legge). Il decreto prevede che tutte le attività oggetto di precedenti restrizioni debbano svolgersi in conformità ai protocolli e alle linee guida adottati o da adottare da parte della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome sulla base dei criteri definiti dal Comitato tecnico-scientifico.

Tra le altre previsioni, si segnala che il decreto contempla l'introduzione, sul territorio nazionale, delle cosiddette "certificazioni verdi Covid-19", comprovanti lo stato di avvenuta vaccinazione contro il SARS-CoV-2 o la guarigione dall'infezione o l'effettuazione di un test molecolare o antigenico rapido con risultato negativo. Le certificazioni di vaccinazione e quelle di avvenuta guarigione avranno una validità di sei mesi, quella relativa al test risultato negativo sarà valida per 48 ore. Le certificazioni rilasciate negli Stati membri dell'Unione europea sono riconosciute come equivalenti, così come quelle rilasciate in uno Stato terzo a seguito di una vaccinazione riconosciuta nell'Unione europea.

In data 17 giugno 2021 è stato firmato dal Presidente del Consiglio, il decreto che definisce le **modalità di rilascio delle Certificazioni verdi digitali Covid-19**, così come previsto dall'articolo 9 comma 10 del DL Riaperture.

A tal proposito si sottolinea che, il 17 marzo 2021, la Commissione europea ha pubblicato la proposta di regolamento per l'introduzione di un certificato verde

digitale (per i cittadini dell'UE e dei paesi terzi) - poi rinominato Certificato digitale Covid UE - al fine di creare uno strumento unitario e uniforme per il rilascio, la verifica e l'accettazione di certificati sanitari interoperabili. L'obiettivo di questa proposta è quello di contribuire a ripristinare la libertà di movimento nell'UE, fornendo la prova che la persona è stata vaccinata, è risultata negativa a un tampone Covid-19 o è guarita dalla malattia. Il regolamento è entrato ufficialmente in vigore il 1° luglio. Gli Stati membri non potranno adottare misure più stringenti (quarantena e test) a meno che non saranno giudicate proporzionate e necessarie per la protezione della salute pubblica. In ogni caso, gli Stati membri saranno tenuti a dare un preavviso di 48 ore agli altri Stati e alla Commissione e a fornire spiegazioni sul motivo, la portata e la durata delle misure. Le prove scientifiche disponibili, compresi i dati epidemiologici pubblicati dal Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC) dovrebbero essere prese in considerazione a tal fine.

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

In seguito al pronunciamento favorevole del TAR Milano, successivamente confermato dal Consiglio di Stato, che ha affermato che il versamento degli oneri di dispacciamento nel SDC è discriminatorio, ed in virtù della delibera 526/2020/R/eel di ARERA, che ha posticipato al 1° gennaio 2022 l'applicazione delle modalità di erogazione dei servizi di connessione, misura, trasmissione, distribuzione, dispacciamento e vendita negli SDC, il Gruppo SEA ha stabilito di optare per la qualifica SDC, abbandonando definitivamente la prospettiva di operare con qualifica SEU/SEESEU.

Nella seconda metà del primo semestre 2021, sono state, quindi, avviate le attività di accreditamento nei confronti di Terna, ARERA, Acquirente Unico e Cassa Servizi Energia e Ambiente. Parallelamente sono state avviate le attività tecnico-operative e amministrative necessarie ai fini dell'ottenimento e della messa a regime della qualifica SDC entro il 31 dicembre 2021 tra cui la redazione del "Regolamento di Esercizio" e la predisposizione dell'elenco dei POD da attivare.

COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICO PATRIMONIALI E FINANZIARI

Dati quantitativi di traffico

Andamento del traffico sugli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate

	Movimenti			Passeggeri ⁽¹⁾			Merci ⁽²⁾		
	1° sem 2021	% vs 1° sem 2020	% vs 1° sem 2019	1° sem 2021	% vs 1° sem 2020	% vs 1° sem 2019	1° sem 2021	% vs 1° sem 2020	% vs 1° sem 2019
Malpensa	36.322	-16,9%	-62,9%	2.111,5	-47,8%	-83,1%	356.786	+61,1%	+35,4%
Linate	13.163	-17,7%	-71,4%	1.174,7	-6,5%	-72,6%	581	+69,2%	-88,7%
Totale traffico commerciale	49.485	-17,1%	-65,6%	3.286,2	-38,0%	-80,4%	357.368	+61,1%	+33,0%
Aviazione Generale ⁽³⁾	10.162	+72,6%	-17,4%	17,0	+74,0%	-31,7%	-	-	-
Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA	59.647	-9,0%	-61,8%	3.303,2	-37,8%	-80,3%	357.368	+61,1%	+33,0%

⁽¹⁾ Passeggeri arrivati + partiti in migliaia

⁽²⁾ Merci arrivate + partite in tonnellate

⁽³⁾ Fonte: SEA Prime

Nel corso del primo semestre 2021, il Sistema Aeroportuale di Milano gestito dal Gruppo SEA ha servito complessivamente 3,3 milioni di passeggeri (tra aviazione commerciale e aviazione generale).

I primi mesi del 2021 sono stati caratterizzati dalla crescita dei contagi da virus Covid-19. I provvedimenti normativi emanati a seguito dell'ulteriore ondata di pandemia hanno influito negativamente sulla ripresa economica a tutti i livelli; in particolare, la limitazione agli spostamenti ha avuto un forte impatto sul settore del trasporto aereo, con ricadute negative sull'operatività degli aeroporti di Milano.

Tuttavia, nella prima metà del 2021 il traffico di *aviazione commerciale* ha registrato una timida ripresa in termini di movimenti aerei: se confrontato il numero di movimenti registrati con la situazione pre-pandemia (2019) si evidenzia un progressivo miglioramento dei volumi che sono passati dal -70,2% di gennaio ad un -53,2% nel mese di giugno (-65,6% medio nel semestre).

La crescente iniezione di capacità da parte dei vettori, anche con la rimessa in servizio di aeromobili, è dovuta principalmente alla campagna vaccinale in atto ed alla conseguente riduzione delle limitazioni agli spostamenti. L'aumento dei posti offerti è stato seguito da un aumento dei passeggeri operati, per altro in maniera più che proporzionale all'incremento di capacità: il load factor registrato nel mese di giugno è stato infatti pari al 63%, +6 p.p. rispetto alla media nel semestre del 57%. Osservando l'intero semestre, si nota inoltre che il 57% di load factor medio è composto dal 66% di load factor su tratte domestiche e dal 49% su tratte internazionali, sintomatico di un recupero non uniforme di tutti i segmenti di traffico.

Nel confronto con il 2020, il traffico operato nel primo semestre 2021 ha evidenziato una contrazione del numero dei passeggeri del -38,0%. Occorre precisare, tuttavia, che il primo semestre 2020 include i mesi di gennaio e febbraio durante i quali l'operatività degli scali è stata svolta in modo regolare, e i mesi da marzo a giugno caratterizzati dal sostanziale azzeramento dell'attività di trasporto passeggeri.

Nel primo semestre 2021 l'aeroporto di *Malpensa* ha registrato una flessione nel numero dei passeggeri del -47,8% rispetto al primo semestre 2020 e del -83,1% rispetto all'analogo periodo pre-Covid (2019).

Le principali compagnie aeree che hanno operato nei primi sei mesi dell'anno sono state easyJet, Ryanair e Wizz Air che hanno servito prevalentemente il mercato domestico e, in minor parte, quello europeo. Le destinazioni intercontinenta-

li verso il Medio Oriente sono state operate da Turkish Airlines, Emirates e Qatar Airways mentre i collegamenti da e per il Nord America sono stati serviti da Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines ed Emirates.

L'aeroporto di Linate ha registrato invece una flessione del numero dei passeggeri del -6,5% rispetto al semestre 2020 (flessione solo apparentemente più contenuta, in quanto l'aeroporto di Linate è stato chiuso nei mesi da marzo a luglio 2020) e del -72,6% rispetto all'analogo periodo del 2019; i movimenti sono in riduzione del -17,7% rispetto al 2020 e del -71,4% rispetto al 2019.

Il principale vettore che ha operato sullo scalo di Linate è stato Alitalia con una quota di mercato pari al 78%; il 19% del traffico è stato operato da Iberia (6% share), Lufthansa (5% share), British Airways (2% share), KLM (2% share), Air France (2% share) ed easyJet (2% share); la restante quota di mercato del 3% è equamente ripartita tra i tre *new entrants*: Volotea (1% share) che a partire dal mese di giugno ha attivato 3 destinazioni domestiche verso la Sicilia, Austrian Airlines (1% share) che da giugno collega la capitale austriaca e Blue Air (1% share) che da maggio ha attivato dei collegamenti verso Bucarest.

Se il trasporto passeggeri ha continuato anche nel 2021 ad essere condizionato dalla diffusione della pandemia, il comparto cargo ha invece fatto registrare risultati superiori al 2020 con circa 357 mila tonnellate di merce trasportata (+61,1%). Il risultato conferma il ruolo della Cargo City di Malpensa come polo primario per gli scambi di merci in import ed export e come base logistica di DHL.

Dal punto di vista della capacità di carico, la riduzione della capacità "belly" disponibile - in conseguenza del venir meno della stiva degli aeromobili passeggeri - è stata in buona parte compensata dall'aumento dei movimenti di aeromobili all-cargo. Rimane elemento di rilievo, anche nel primo semestre 2021, il fenomeno della conversione al trasporto delle merci di alcuni aeromobili dedicati al trasporto passeggeri, con lo sfruttamento, oltre che della capacità della stiva degli aeromobili, anche dello spazio in cabina (cosiddetti voli "freighters").

Nel periodo in esame, sono stati gestiti 10.162 movimenti di *aviazione generale* tra i due scali di Milano Linate Prime e Milano Malpensa Prime, in crescita del +72,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Dalla distribuzione per mese dei movimenti gestiti, si nota un recupero di traffico dal mese di maggio con l'allentarsi delle restrizioni agli spostamenti e per effetto della presenza di eventi come la settimana della moda e altri eventi in sud Europa. Il traffico turistico verso le destinazioni italiane ha registrato una crescita a partire dal mese di giugno (+116,2% rispetto a giugno 2020); si è inoltre assistito nel semestre ad una ripresa del traffico verso destinazioni extra UE (+202% giugno rispetto al mese di gennaio).

Lo scalo di Milano Linate Prime, primo scalo di aviazione generale in Italia, ha registrato 8.374 movimenti con un incremento del traffico pari al +81,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, raggiungendo una media di 79 movimenti giornalieri nel mese di giugno. Lo scalo di Milano Malpensa Prime ha invece gestito 1.788 movimenti, in aumento del +39,8% verso lo stesso periodo del 2020 (-14,0% verso il 2019), quando non era ancora attivo il terminal di Malpensa.

Con l'allentarsi delle limitazioni agli spostamenti domestici ed intra europei si è assistito ad un incremento dei movimenti su entrambi gli scali che, nel mese di giugno 2021, ha consentito di raggiungere e superare i valori del mese di giugno 2019 (+2,4%).

Principali destinazioni per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano

Nella classifica degli aeroporti maggiormente serviti dal sistema aeroportuale SEA nel 2021, Catania, Palermo e Bari hanno occupato le prime tre posizioni; le principali destinazioni internazionali per numero di passeggeri trasportati sono state Madrid, Parigi (con Charles de Gaulle e Orly), Amsterdam e Londra (con 5 aeroporti).

Passeggeri in migliaia

		1° semestre 2021	% vs 1° sem 2020	% vs 1° sem 2019	Inc. % 2021 sul totale
1	Catania	375,3	33,0%	-52,8%	11,4%
2	Palermo	277,8	62,8%	-47,8%	8,5%
3	Bari	192,7	51,5%	-44,1%	5,9%
4	Napoli	184,9	18,0%	-60,8%	5,6%
5	Lamezia Terme	176,8	37,4%	-53,6%	5,4%
6	Cagliari	159,9	25,9%	-56,3%	4,9%
7	Roma	137,7	-43,9%	-79,6%	4,2%
8	Madrid	132,0	-30,8%	-76,0%	4,0%
9	Parigi	129,6	-60,9%	-87,7%	3,9%
10	Brindisi	121,0	83,8%	-42,4%	3,7%
11	Olbia	118,7	161,8%	-53,1%	3,6%
12	Amsterdam	76,8	-60,5%	-87,4%	2,3%
13	Londra	73,1	-79,5%	-94,2%	2,2%
14	Francoforte	71,5	-49,0%	-82,9%	2,2%
15	Tirana	71,1	20,3%	-49,9%	2,2%
	Altri	987,4	-63,1%	-88,7%	30,0%
	Totale	3.286,2	-38,0%	-80,4%	100,0%

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

Principali compagnie aeree per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano

Alitalia si conferma la principale compagnia aerea per il sistema aeroportuale milanese anche nel primo semestre 2021, con una quota di mercato del 28% (17% nel primo semestre 2019) ha servito oltre 900 mila passeggeri operando esclusivamente da Milano Linate; a seguire, easyJet con il 16% di share, Ryanair con il 13% e Wizz Air che ha incrementato il network sullo scalo di Malpensa passando dal 2% di share del primo semestre 2019 al 10% del 2021. I primi vettori extra europei sono Turkish Airlines ed Emirates che hanno ricoperto rispettivamente il nono ed il decimo posto con collegamenti verso Istanbul, Dubai e New York.

Passeggeri in migliaia

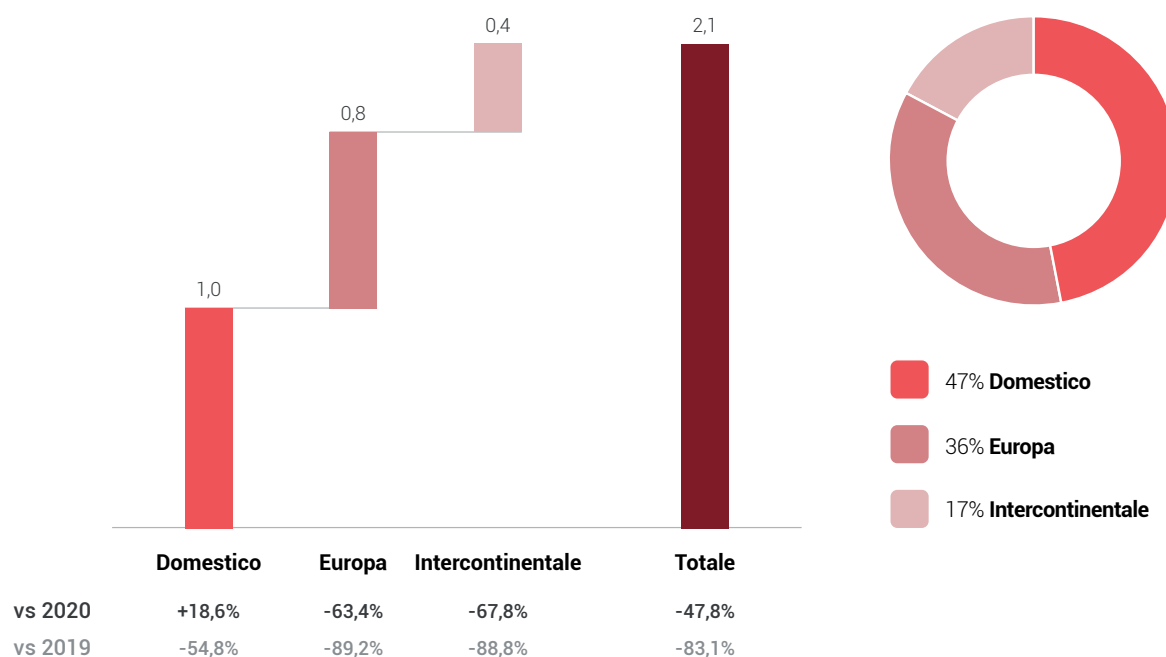
		1° semestre 2021	% vs 1° sem 2020	% vs 1° sem 2019	Inc. % 2021 sul totale
1	Alitalia	913,0	-8,0%	-68,7%	27,8%
2	Easyjet	514,2	-53,7%	-87,0%	15,6%
3	Ryanair	414,2	-8,5%	-64,5%	12,6%
4	Wizz Air	320,5	226,6%	20,1%	9,8%
5	Lufthansa	94,1	-64,8%	-88,8%	2,9%
6	Air France	89,9	-14,7%	-69,9%	2,7%
7	Iberia	81,1	-2,2%	-68,1%	2,5%
8	Klm	65,3	-5,5%	-68,8%	2,0%
9	Turkish Airlines	59,9	-14,8%	-73,7%	1,8%
10	Emirates	58,4	-65,3%	-86,8%	1,8%
11	Vueling Airlines	57,3	-56,6%	-87,6%	1,7%
12	Neos	51,3	-65,1%	-85,5%	1,6%
13	Air Europa	48,7	-13,8%	-67,8%	1,5%
14	Qatar Airways	44,9	-51,9%	-77,5%	1,4%
15	Tap Air Portugal	32,5	-45,7%	-85,5%	1,0%
	Altri	440,9	-68,4%	-90,8%	13,4%
	Totale	3.286,2	-38,0%	-80,4%	100,0%

Composizione per area geografica del traffico

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

Malpensa

1° semestre 2021 - Composizione per area geografica del traffico passeggeri di Malpensa (Passeggeri in milioni)



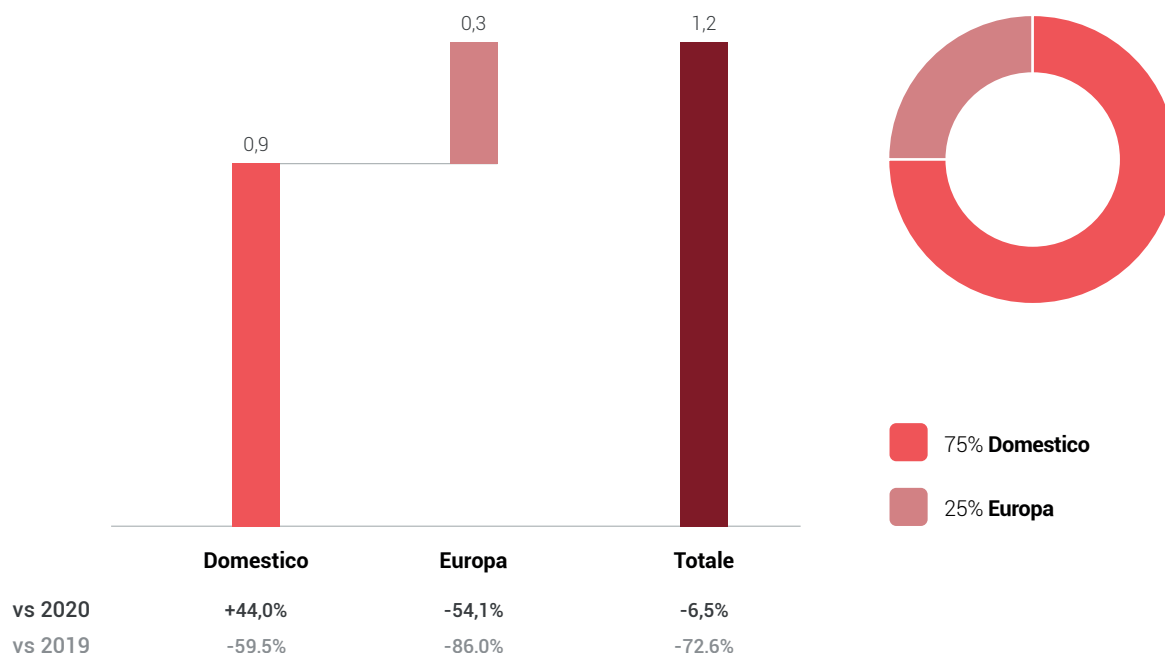
Nel corso del primo semestre 2021 l'aeroporto di Malpensa ha registrato 2,1 milioni di passeggeri con una contrazione del -47,8% rispetto al 2020 e -83,1% rispetto al periodo pre-pandemia (2019). La significativa riduzione dei volumi ha riguardato particolarmente le compagnie aeree *legacy* e il traffico *leisure*.

Le principali compagnie aeree ad operare rotte domestiche sono le low cost easyJet 496 mila passeggeri, Ryanair 414 mila passeggeri, e Wizz Air 321 mila passeggeri, quest'ultima, oltre ad aver potenziato il proprio network, ha posizionato un nuovo aeromobile in base a partire dal mese di giugno 2021, portando a sei il numero di aerei operanti sullo scalo. Le destinazioni domestiche servite dai vettori low cost sono state Catania, Palermo, Lamezia Terme, Bari e Napoli.

A partire dal mese di maggio, con la sperimentazione dei *Covid-tested flights* e la progressiva somministrazione dei vaccini, sono stati gradualmente riattivati i collegamenti verso New York: da maggio American e Delta hanno operato un volo giornaliero, da giugno United ha incrementato a 5 le frequenze settimanali (da 4 di inizio maggio) e, sempre da giugno, Emirates ha operato 4 frequenze settimanali. Oltre ai collegamenti con il Nord America, le principali destinazioni intercontinentali sono state Dubai, Istanbul, Il Cairo e Doha. Nonostante l'incremento dei sedili offerti, lo sviluppo del traffico su queste rotte è ancora influenzato dalle restrizioni agli ingressi applicate dai vari Stati.

Linate

1° semestre 2021 - Composizione del traffico passeggeri per l'aeroporto di Linate (Passeggeri in milioni)



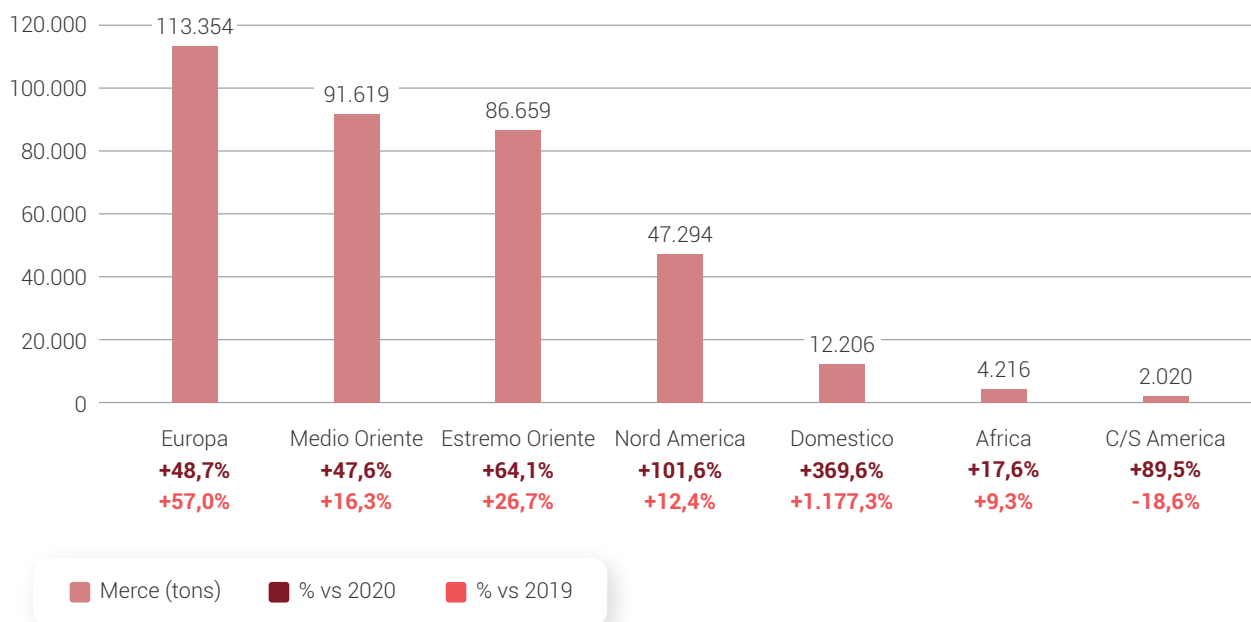
Nel corso del primo semestre 2021 l'aeroporto di Linate ha registrato 1,2 milioni di passeggeri, in contrazione del -6,5% rispetto al semestre 2020 e del -72,6% rispetto al periodo pre-pandemia (2019).

Nel 2020 l'aeroporto di Linate è rimasto chiuso dal 16 marzo al 12 luglio a seguito del diffondersi della pandemia Covid-19, con il conseguente trasferimento dei voli verso l'aeroporto di Malpensa. A partire dal 13 luglio 2020, lo scalo ha ripreso l'operatività sebbene con una limitazione sul numero di frequenze orarie ancora più stringente rispetto a quanto stabilito per Decreto (18 movimenti/ora). Dal mese di marzo 2021, nonostante il completamento dei lavori di restyling abbiano portato al ripristino della capacità del terminal, non è stato possibile fruire della totalità dei 18 movimenti/ora a causa delle disposizioni in materia di distanziamento durante gli imbarchi.

Nel primo semestre 2021 il traffico operato è stato quasi esclusivamente di tipo domestico, con una share passata dal 51% del 2019 al 75% del 2021; le principali destinazioni nazionali servite sono state Roma Fiumicino, Cagliari e Catania, tutte operate da Alitalia. I voli continentali, con uno share di traffico del 25% (49% nel 2019), hanno collegato Milano alle principali capitali europee, quali Madrid (Iberia), Francoforte (Lufthansa) e Londra Heathrow (British e - in quota minore - la stessa Alitalia).

Le principali compagnie aeree per numero di passeggeri serviti sono state Alitalia (912 mila passeggeri, -65,9%), Iberia (74,5 mila passeggeri, -63,7%), Lufthansa (60,8 mila passeggeri, -68,6%), KLM (26,2 mila passeggeri, -40,2%), British Airways (26 mila passeggeri, -92,4%), Air France (19,6 mila passeggeri, -77,1%), easyJet (18,3 mila, -94,9%) e la new entrant Volotea (10,4 mila passeggeri).

I° semestre 2021 - Traffico merci per area geografica - Aeroporti gestiti da SEA (Merchi in tonnellate)



Nel primo semestre 2021 sono state movimentate 357,4 mila tonnellate di merce, in crescita del 61% verso il primo semestre del 2020 e del +33,0% rispetto al primo semestre 2019.

La merce movimentata dai vettori all-cargo ha registrato nel primo semestre un incremento del +68,3% rispetto allo stesso periodo del 2020 anche a fronte di una crescita nei movimenti (+87,6%); la merce trasportata con aeromobili a configurazione mista (passeggeri e merce) ha registrato una crescita del +18,4%.

Tali crescite sono ascrivibili 1) al cambiamento di modello operativo dei vettori cargo occorso nel primo semestre 2020, in occasione del blocco quasi totale dei voli passeggeri e della relativa capacità di stiva; 2) alla crescita significativa del commercio su canale digitale; 3) al rafforzamento della posizione di DHL con l'inaugurazione del nuovo magazzino a fine 2020; European Air Transport (DHL), Qatar Airways e Amazon hanno infatti incrementato la propria attività rispetto all'anno precedente sia in termini di movimenti sia in termini di merce movimentata.

Risultano in incremento anche le merci trasportate da Turkish Airlines e del courier FedEx; da segnalare poi l'attivazione dell'operativo di Air China non presente nel primo semestre 2019.

Se confrontate con le performance del primo semestre 2020, le quantità di merci trasportate per area geografica registrano incrementi distribuiti su tutte le aree: in particolare verso il Medio Oriente (+47,6%), l'Estremo Oriente (+64,1%) ed il Nord America (+101,6%).

Anche rispetto al periodo pre-pandemia, le merci trasportate nella prima metà dell'anno confermano lo stesso trend di crescita su quasi tutte le aree: Europa +57,0%, Medio Oriente +16,3%, Estremo Oriente +26,7% e Nord America +12,4%; seppur con volumi inferiori, anche l'Africa ha mostrato andamenti positivi delle merci trasportate con un +9,3%, mentre il C/S America è risultato in contrazione del -18,6%.

Conto economico

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020	Variazione	Var % 2021/2020
Ricavi di gestione	112.288	141.095	(28.807)	(20,4%)
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.279	15.155	(5.876)	(38,8%)
Totale ricavi	121.567	156.250	(34.683)	(22,2%)
Costi di gestione				
Costi del lavoro	64.455	68.885	(4.430)	(6,4%)
Altri costi di gestione	72.075	75.391	(3.316)	(4,4%)
Totale costi di gestione	136.530	144.276	(7.746)	(5,4%)
Costi per lavori su beni in concessione	8.544	13.999	(5.455)	(39,0%)
Totale costi	145.074	158.275	(13.201)	(8,3%)
Margine operativo lordo / EBITDA⁽¹⁾	(23.507)	(2.025)	(21.482)	1.060,8%
Accantonamenti e svalutazioni	12.881	604	12.277	2.032,6%
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	7.816	11.022	(3.206)	(29,1%)
Ammortamenti	34.978	39.146	(4.168)	(10,6%)
Risultato operativo	(79.182)	(52.797)	(26.385)	50,0%
Proventi da partecipazioni	(4.654)	(5.764)	1.110	(19,3%)
Oneri finanziari netti	12.286	8.630	3.656	42,4%
Risultato prima delle imposte	(96.122)	(67.191)	(28.931)	43,1%
Imposte dell'esercizio	(22.163)	(17.331)	(4.832)	27,9%
Risultato netto	(73.959)	(49.860)	(24.099)	48,3%
Risultato di pertinenza dei terzi	1	0	1	n.a.
Risultato del Gruppo	(73.960)	(49.860)	(24.100)	48,3%

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

Le performance economiche del primo semestre 2021 sono state influenzate dal perdurare degli effetti negativi legati alla diffusione del virus Covid-19.

La comparazione delle performance economiche rispetto al medesimo periodo del 2020 risulta scarsamente significativa in quanto il primo semestre 2020 è stato caratterizzato da un primo bimestre solo marginalmente influenzato dalla pandemia e da successivi quattro mesi (da marzo a giugno) di sostanziale azzeramento del traffico passeggeri per effetto delle misure di *lockdown* adottate.

I ricavi di gestione, pari a 112.288 migliaia di euro al 30 giugno 2021, hanno registrato un andamento in crescita tra il primo ed il secondo trimestre. I ricavi del primo trimestre sono stati pari a 48.690 migliaia di euro, mentre quelli del secondo trimestre sono risultati pari a 63.598 migliaia di euro (+30,6% rispetto al trimestre precedente).

Rispetto al primo semestre 2020 la contrazione dei ricavi (-28.807 migliaia di euro) ha riguardato sia il *business aviation* (-18.330 migliaia di euro) sia il *business non aviation* (-14.242 migliaia di euro) in conseguenza del minore traffico passeggeri registrato. Nel medesimo periodo, il *business general aviation* e il *business energy* hanno invece registrato un incremento dei ricavi, rispettivamente di +1.069 migliaia e +2.696 migliaia di euro.

I costi di gestione, pari a 136.530 migliaia di euro, risultano in riduzione di -7.746 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2020 per effetto dei minori costi variabili correlati ai minori volumi di traffico e per gli effetti delle azioni di *cost cutting* attivate solo a partire dal mese di marzo 2020 (che non hanno quindi manifestato pieni effetti nel primo semestre 2020).

Il margine determinato dai ricavi e costi per lavori su beni in concessione è stato pari a 735 migliaia di euro, in riduzione rispetto all'esercizio precedente per effetto dei minori investimenti sostenuti nel periodo.

Per effetto delle dinamiche sopra espone, il Risultato operativo lordo (EBITDA) è risultato negativo per -23.507 migliaia di euro, rispetto ad un valore negativo di -2.025 migliaia di euro del precedente esercizio.

Il Risultato operativo (EBIT) è negativo per 79.182 migliaia di euro, in riduzione di 26.385 migliaia di euro (-50,0%) e ha risentito dei maggiori accantonamenti a fondo svalutazione crediti solo parzialmente compensati dalla riduzione di ammortamenti e accantonamenti al fondo di ripristino rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

La perdita netta, pari a -73.959 migliaia di euro è risultata in incremento di 24.099 migliaia di euro se confrontata con una perdita di -49.860 registrata nel primo semestre 2020.

Di seguito si commentano le principali voci del conto economico.

Ricavi

I ricavi di gestione al 30 giugno 2021 (al netto della componente relativa ai lavori per beni in concessione) sono pari a 112.288 migliaia di euro ed includono ricavi *aviation* per 60.594 migliaia di euro, ricavi *non aviation* per 37.570 migliaia di euro, ricavi *general aviation* per 5.378 migliaia di euro e ricavi *energy* per 8.746 migliaia di euro.

I ricavi di gestione risultano in riduzione di -28.807 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (-20,4%). Le aree di *business* contribuiscono a tale dinamica come segue:

- Ricavi *aviation* in riduzione di -18.330 migliaia di euro. Tale riduzione è dovuta al negativo andamento dell'attività passeggeri a causa dei minori volumi di traffico gestiti, solo in parte compensata dalla positiva performance del *business cargo*.
- Ricavi *non aviation* in riduzione di -14.242 migliaia di euro, tale andamento è dovuto ai minori volumi di traffico e alle condizioni di favore concesse ai *tenant* solo a partire dal mese di marzo 2020.
- Ricavi *energy* in incremento di +2.696 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2020 per i maggiori volumi di energia elettrica ed energia termica venduti e per i ricavi derivanti dalla vendita dei certificati energetici ottenuti a seguito dell'entrata in esercizio della nuova turbina di Malpensa.
- Ricavi *general aviation* in incremento di +1.069 migliaia di euro per effetto dei maggiori movimenti gestiti e per la rimodulazione temporanea di alcuni contratti attivi di locazione presenti nel primo semestre 2020.

I ricavi per lavori su beni in concessione sono passati da 15.155 migliaia di euro nel primo semestre 2020

a 9.279 migliaia di euro nel primo semestre 2021, con un decremento del 38,8%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark-up* rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione, sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark-up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

Costi di gestione

I costi di gestione al 30 giugno 2021, al netto dei costi per lavori sui beni in concessione, risultano pari a 136.530 migliaia di euro, in riduzione rispetto all'esercizio precedente di -7.746 migliaia di euro (-5,4%).

Il costo del lavoro di Gruppo si è ridotto di -4.430 migliaia di euro (-6,4%) rispetto al primo semestre 2020, complice la maggiore fruizione degli ammortizzatori sociali di settore (attivati solo a partire dal 16 marzo 2020). L'organico del semestre è stato pari a 2.694 *Full Time Equivalent*, in riduzione di 80 FTE rispetto dello stesso periodo del 2020 (2.774 FTE).

Anche gli altri costi di gestione sono in riduzione di -3.316 migliaia di euro (-4,4%) rispetto allo stesso periodo del 2020, passando da 75.391 migliaia di euro del primo semestre 2020 a 72.075 migliaia di euro del primo semestre 2021. Tale variazione è legata non solo al calo dei volumi di traffico (con conseguenti minori oneri per canoni pubblici, servizi di vigilanza/assistenza passeggeri e gestione parcheggi) ma anche alle azioni di *cost cutting* avviate nel precedente esercizio a partire dal mese di marzo, che hanno portato alla rinegoziazione dei principali contratti di *service* e al contenimento delle spese non strettamente necessarie.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 13.999 migliaia di euro nel primo semestre 2020 a 8.544 migliaia di euro nel primo semestre 2021. Essi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

Accantonamenti e svalutazioni

Nell'esercizio 2020 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un accantonamento netto di 12.881 migliaia di euro determinato per 12.430 migliaia di euro

da accantonamenti netti a fondo svalutazione crediti (nel 2020 l'accantonamento netto era di 730 migliaia di euro) e da un accantonamento netto di 451 migliaia di euro (nel 2020 c'era stato un rilascio netto pari a 126 migliaia di euro) relativo al fondo oneri futuri.

Gli accantonamenti a fondo oneri futuri includono un accantonamento in materia di lavoro pari a 51 migliaia di euro, un accantonamento di 64 migliaia di euro per franchigie assicurative e un accantonamento di 336 migliaia di euro per nuovi contenziosi.

L'accantonamento netto osservabile sul fondo svalutazione crediti è legato alla rivalutazione del rischio della Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito nel nuovo scenario definitosi in conseguenza della pandemia da Covid-19. Gli accantonamenti sono solo parzialmente compensati dai rilasci di fondi accantonati negli esercizi precedenti a seguito del venir meno delle condizioni che ne avevano determinato l'accantonamento.

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

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nel primo semestre 2021 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione diminuisce di 3.206 migliaia di euro per effetto dell'aggiornamento del Fondo di Ripristino effettuato al 31 dicembre 2020. L'accantonamento di 7.816 migliaia di euro nel primo semestre 2021 (11.022 migliaia di euro nel primo semestre 2020), a fronte del quale non è stato registrato nessun rilascio, incorpora le valutazioni sulle previste manutenzioni dei cespiti rientranti nel diritto concessorio.

Ammortamenti

Nei primi sei mesi del 2021 gli ammortamenti si riducono di 4.168 migliaia di euro, rispetto al corrispondente periodo del 2020 (-10,6%), passando da 39.146 migliaia di euro a 34.978 migliaia di euro. Tale riduzione è principalmente giustificata dalla proroga per i gestori aeroportuali del periodo di concessione di due anni stabilito con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77, dal completamento del processo di ammortamento accelerato di alcuni cespiti industriali nonché, seppur in misura minore, dalla contrazione degli investimenti avuta in seguito alla crisi pandemica.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nel primo semestre 2021 il risultato netto da partecipazioni registra un miglioramento pari a 1.110 migliaia di euro, passando da un onere pari a 5.764 migliaia di euro del 2020 a un onere pari a 4.654 migliaia di euro del 2021 corrispondente alla valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in società collegate. Tale valore incorpora la perdita registrata dalle società collegate derivante dagli effetti negativi della pandemia da Covid-19.

Proventi e oneri finanziari

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2021, ammontano a 12.286 migliaia di euro, in aumento di 3.656 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente. Tale incremento è prevalentemente da attribuirsi all'aumento dell'indebitamento lordo a seguito dei nuovi finanziamenti sottoscritti nella seconda parte del 2020.

Imposte

Le imposte del primo semestre 2021 ammontano a 22.163 migliaia di euro e riducono la perdita civilistica del semestre. Sono state infatti registrate imposte anticipate, calcolate sulla perdita fiscale IRES di periodo, assumendo che la situazione attuale sia temporanea e che sussista la ragionevole certezza di generare nei successivi esercizi redditi imponibili sufficienti a consentire il progressivo riassorbimento.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia una perdita di -73.960 migliaia di euro in aumento di 24.100 migliaia di euro rispetto alla perdita del primo semestre 2020, pari a 49.860 migliaia di euro.

Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata del Gruppo

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	955.293	968.767	(13.474)
Immobilizzazioni materiali	207.290	212.591	(5.301)
Diritti d'uso beni in leasing	13.103	10.662	2.441
Investimenti immobiliari	3.402	3.402	0
Partecipazioni in società collegate	61.474	66.127	(4.653)
Altre Partecipazioni	1	1	0
Imposte differite attive	116.441	93.735	22.706
Altri crediti non correnti	48.650	48.651	(1)
Capitale immobilizzato (A)	1.405.654	1.403.936	1.718
Rimanenze	1.937	2.027	(90)
Crediti commerciali	64.523	51.400	13.123
Crediti per imposte dell'esercizio	1.276	1.936	(660)
Altri crediti	8.581	7.654	927
Attività di esercizio a breve	76.317	63.017	13.300
Debiti commerciali	109.625	110.465	(840)
Altri debiti	156.481	154.402	2.079
Debiti per imposte dell'esercizio	9.297	8.351	946
Passività di esercizio a breve	275.403	273.218	2.185
Capitale circolante (B)	(199.086)	(210.201)	11.115
Fondi rischi e oneri (C)	(204.866)	(202.343)	(2.523)
Fondi relativi al personale (D)	(43.755)	(45.622)	1.867
Altri debiti non correnti (E)	(85.736)	(87.808)	2.072
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	872.211	857.962	14.249
Patrimonio netto di Gruppo	(158.365)	(231.208)	72.843
Patrimonio netto di terzi	(29)	(28)	(1)
Indebitamento finanziario netto ⁽¹⁾	(713.817)	(626.726)	(87.091)
Totale fonti di finanziamento	(872.211)	(857.962)	(14.249)

⁽¹⁾ L'indebitamento finanziario netto o posizione finanziaria netta (PFN) è determinato come somma di liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti) e del fair value dei derivati a copertura di poste dell'indebitamento finanziario.

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.405.654 migliaia di euro, registra un aumento di 1.718 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020 principalmente per effetto: i) della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 15.117 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 33.892 migliaia di euro (ammortamenti esposti al netto dell'effetto IFRS 16); ii) dell'incremento dei Diritti d'uso dei beni in leasing, per un valore pari a 2.441 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020; iii) del decremento del valore delle partecipazioni in società collegate (4.653 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a *equity* delle stesse; iv) dell'incremento delle imposte differite attive nette pari a 22.706 migliaia di euro, legato principalmente all'iscrizione di imposte anticipate calcolate sulla perdita fiscale semestrale; v) del decremento degli Altri crediti non correnti, pari a 1 migliaio di euro.

Il Capitale circolante netto, pari a -199.086 migliaia di euro, registra una variazione di 11.115 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori. Le attività a breve aumentano per effetto di un lieve aumento dei crediti commerciali, principalmente a seguito della ripresa delle attività di business, mentre i crediti per imposte e gli altri crediti sono rimasti pressoché invariati. Le passività a breve hanno contribuito positivamente alla dinamica del capitale circolante, essendo aumentati gli altri debiti, mentre le variazioni dei debiti commerciali e dei debiti per imposte si compensano vicendevolmente.

Gli altri debiti non correnti si riferiscono principalmente al debito per dividendi, relativo alla seconda tranches del dividendo straordinario deliberato dall'Assemblea del 30 settembre 2019 e pari a 84.728 migliaia di euro, il cui pagamento è stato posticipato dalla delibera del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 2 aprile 2020 con la riserva di rideterminare la data quando l'attuale situazione legata al Covid-19 sarà superata, al fine di sostenere la solidità patrimoniale del Gruppo e contenere i futuri impatti economico-finanziari, e ai debiti verso dipendenti, iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predeterminato di lavoratori, che raggiungeranno, entro agosto 2023, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Tali debiti risultano in diminuzione rispetto al 31 dicembre 2020 sia per il raggiungimento da parte di alcuni lavoratori dei requisiti che ne ha determinato la liquidazione sia la riclassifica da debiti non correnti a correnti.

Il Capitale investito netto al 30 giugno 2021 ammonta a 872.211 migliaia di euro, con un incremento di 14.249 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020.

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020	Variazione
Rimanenze	1.937	2.027	(90)
Crediti commerciali	64.523	51.400	13.123
Debiti commerciali	(109.625)	(110.465)	840
Crediti / (debiti) diversi	(155.921)	(153.163)	(2.758)
Totale capitale circolante netto	(199.086)	(210.201)	11.115

Indebitamento finanziario netto

L'indebitamento finanziario netto, pari a 713.817 migliaia di euro al 30 giugno 2021, aumenta di 87.091 migliaia di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2020 (626.726 migliaia di euro). La situazione di crisi del traffico aereo legata alla diffusione globale del Covid-19 iniziata dal mese di febbraio 2020 e proseguita anche nel primo semestre 2021, e il conseguente venir meno dei correlati ricavi, hanno causato una significativa riduzione dei cash-flows operativi che, nonostante l'attento controllo degli investimenti, ha determinato un assorbimento straordinario di liquidità ed un conseguente incremento del livello di indebitamento.

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

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

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

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2021

Project Echo

In data 12 luglio 2021 è stato pubblicato il bando relativo al dialogo competitivo per la cessione del 100% di SEA Energia SpA e per l'affidamento dei contratti per la somministrazione di energia termica e di energia elettrica. L'iniziativa ha lo scopo di individuare l'aggiudicatario che offra le migliori condizioni contrattuali ed economiche per l'acquisto della società e per la fornitura agli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa di energia elettrica e termica in conformità agli obblighi concessori gravanti su SEA. Al contempo, nell'ambito della propria strategia di sostenibilità, SEA è alla ricerca di un partner che fornisca valore aggiunto nella gestione energetica dei suoi aeroporti di Milano, con l'obiettivo di azzerare le emissioni CO₂ entro il 2030.

Certificazione "Make It Sustainable"

A luglio, SEA ha ricevuto, da parte di ICMQ, la certificazione "Make It Sustainable", per i processi di gestione della manutenzione delle infrastrutture aeroportuali. Nonostante la crisi del settore del trasporto aereo dovuto al Covid-19, SEA non è venuta meno all'impegno in favore della sostenibilità mettendo in atto una serie di azioni di efficientamento energetico e di processo, in particolare la riduzione di oltre il 10% di energia termica, avviato a fine del 2020 a fronte di azioni di modulazione dell'assetto impiantistico dei due scali.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il contesto economico e lo scenario industriale in cui il Gruppo SEA opererà nel secondo semestre del 2021 saranno ancora caratterizzati da una forte incertezza.

Dopo l'estate 2020, si è registrata una ripresa nei contagi che ha caratterizzato gli ultimi mesi dell'anno e primi mesi del 2021; la pandemia è stata ulteriormente aggravata dal diffondersi di mutazioni genomiche del virus (cosiddette varianti) con caratteristiche ed effetti differenti rispetto al virus sequenziato; in questo contesto, i Governi hanno imposto nuove restrizioni agli spostamenti, tollerandoli solo per lavoro, necessità o rientro al domicilio.

Parallelamente, dall'inizio del 2021, molti Stati, tra cui l'Italia, hanno avviato campagne di somministrazione massiva del vaccino che hanno avuto luogo per tutto il primo semestre, sebbene con alcuni rallentamenti, e sono destinate a proseguire anche nella seconda metà dell'anno.

Già dal mese di maggio, la riduzione dei contagi (risultato anche della campagna vaccinale) ha portato alla progressiva rimozione delle restrizioni e ha consentito una ripresa del traffico aereo domestico e, da inizio luglio, con l'introduzione del certificato vaccinale europeo, anche di quello internazionale.

Nel mese di luglio sono infatti previsti 1,6 milioni di passeggeri (-45% rispetto ai livelli 2019) con una rilevante crescita rispetto ai volumi registrati in giugno (1,1 milioni di passeggeri pari a -67% rispetto al 2019). Si ritiene che il traffico gestito possa esser confermato anche per il mese di agosto, sia nei volumi, sia nella caratterizzazione (in larga prevalenza domestico e continentale).

Per quanto concerne la mobilità da/verso Paesi extra-Europa, nonostante il progresso delle campagne vaccinali abbia portato ad una riduzione di contagi, ospedalizzazioni e decessi, la diffusione di varianti del virus causa il mantenimento di restrizioni agli spostamenti: numerosi Stati extra europei continuano infatti a limitare gli ingressi a quelli essenziali (es: USA, Canada) o, in alternativa, impongono condizioni all'ingresso di isolamento/quarantena fortemente disincentivanti. Tali restrizioni hanno penalizzato durante la *summer season* il traffico intercontinentale (in particolare verso Asia e Nord America). Per l'avvio della nuova stagione *winter* 2021-2022, è attesa una parziale riapertura di questi segmenti di traffico, legata alla prosecuzione della

campagna vaccinale e agli accordi bilaterali tra Stati per il riconoscimento di certificazioni "Covid-free".

Inoltre, con l'inizio della stagione autunnale, è previsto l'avvio dell'operatività di ITA (dal 15 ottobre 2021) e la contestuale cessazione delle operazioni di Alitalia, primario cliente del Gruppo SEA. La nuova società sarà inizialmente dotata di una flotta ridotta (52 aeromobili) con una prospettiva di incremento a 78 nel 2022. La nuova flotta non consentirebbe alla compagnia di mantenere tutti gli slot su Linate: è previsto quindi un rilascio di una quota degli slot (circa il 15%) a beneficio di altre compagnie aeree *incumbent* o *new entrants*.

Stante quanto sopra, il Gruppo SEA, tenuto conto delle performance registrate nel primo semestre dell'anno e delle più recenti proiezioni di traffico⁶, prevede il protrarsi della crisi per l'intero esercizio 2021, sebbene con effetti ridotti rispetto al secondo semestre 2020. Tuttavia, la diffusione di varianti del virus (es: cosiddetta variante "delta"), con caratteristiche differenti in termini di contagiosità, tasso di ospedalizzazione e tasso di mortalità, potrebbe condizionare negativamente la ripresa del traffico negli ultimi mesi dell'anno.

Il management continua a monitorare attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando le proiezioni di traffico e le analisi di sensitività sugli effetti economici; sono già in corso una serie di iniziative (es: fruizione degli ammortizzatori sociali) per limitare gli assorbimenti di cassa e garantire la sostenibilità economico-finanziaria del Gruppo anche in caso di un riacuirsi della pandemia dopo la stagione estiva; il management valuterà, sulla base dell'evoluzione del traffico, ulteriori iniziative di cost-reduction o il rafforzamento di quelle in corso.

La liquidità e le linee di finanziamento disponibili al 30 giugno 2021 permettono al Gruppo di rimborsare i finanziamenti in scadenza e di gestire i fabbisogni di cassa attualmente previsti per i successivi 24 mesi.

Le iniziative di sostegno pubblico al settore aeroportuale, ed in particolare l'erogazione di un fondo per il ristoro delle perdite subite (cfr. Legge di Bilancio 2021 - L. 178 del 30/12/2020), potrebbero mitigare gli effetti economico-finanziari derivanti da un eventuale rallentamento della ripresa del traffico aereo nel corso del secondo semestre dell'anno.

⁶ Fonti: IATA (International Air Transport Association) e Oxford Economics

ANDAMENTO OPERATIVO - ANALISI DI SETTORE

Commercial Aviation

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

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

Le attività *Non Aviation*, invece, includono l'offerta di una gamma ampia e differenziata, sia in gestione diretta sia in sub-concessione 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, con l'indicazione di un minimo garantito annuo.

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

General Aviation

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

Energy

Il *business Energy* comprende le attività di generazione e vendita di energia elettrica e termica a clienti terzi.

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

	Commercial Aviation		General Aviation		Energy		Consolidato	
	1° semestre		1° semestre		1° semestre		1° semestre	
(in migliaia di euro)	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
RICAVI di GESTIONE	96.164	130.736	5.378	4.309	8.746	6.050	110.288	141.095
EBITDA	(27.867)	(3.502)	3.574	2.589	786	(1.112)	(23.507)	(2.025)
EBIT	(82.417)	(52.961)	2.606	1.468	629	(1.304)	(79.182)	(52.797)

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.

Commercial Aviation

Ricavi

I ricavi al 30 giugno 2021 sono pari a 98.164 migliaia di euro, in diminuzione di -34.572 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (-26,4%).

I comparti *aviation* e *non aviation* hanno contribuito alla suddetta riduzione come di seguito descritto:

- Ricavi *aviation* in riduzione di -18.330 migliaia di euro (da 78.924 migliaia di euro del primo semestre 2020 a 60.594 migliaia di euro nello stesso periodo del 2021). Tale contrazione è dovuta principalmente alla performance negativa del primo bimestre del 2021 rispetto a quello del 2020, che risultava ancora in linea con l'andamento di traffico pre pandemia (-44.700 migliaia di euro); le peggiori performance del primo bimestre non vengono compensate dai maggiori ricavi registrati nel periodo marzo - giugno pari a +26.370 migliaia di euro, rispetto allo stesso periodo 2020, che hanno beneficiato della campagna vaccinale in atto e della conseguente riduzione delle limitazioni agli spostamenti.
- Ricavi *non aviation* in riduzione di -14.242 migliaia di euro (da 51.812 migliaia di euro del primo semestre 2020 a 37.570 migliaia di euro del periodo in esame). Tale effetto è ascrivibile principalmente alla riduzione del traffico passeggeri del -38% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente e alle revisioni contrattuali temporanee concordate con i *tenant*.

Il comparto *Retail (Shops, Food & Beverage, Car Rental e Bank Services)* ha subito una riduzione di ricavi di -8.785 migliaia di euro (-50,5%); di seguito sono descritti i principali effetti:

- i ricavi da *shops* hanno registrato una flessione pari a -4.748 migliaia di euro (-58,7%); tale risultato è stato fortemente condizionato dalla cantierizzazione per il restyling di Linate e dalla chiusura di ampie aree operative a Malpensa T1;
- i ricavi del segmento *food & beverage* hanno registrato un decremento pari a -1.687 migliaia di euro (-41,3%) principalmente attribuibile ai minori volumi di traffico gestito;
- i ricavi del comparto *car rental* hanno subito una riduzione pari a -1.460 migliaia di euro, l'operatività del servizio su entrambi gli scali è sempre stata garantita, nonostante le limitazioni sanitarie;

- i ricavi da *bank services*, in decremento di -890 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2020, rispecchiano il contesto di mobilità limitata che ha caratterizzato la prima parte del 2021.

Analogamente, anche il comparto dei parcheggi ha subito una riduzione di -3.590 migliaia di euro (-27,9%) e quello dei Servizi Premium una riduzione di -2.520 migliaia di euro (-67,8%) a seguito della chiusura di tutte le VIP lounge fino a marzo 2021.

L'attività cargo ha registrato un aumento dei ricavi rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente pari a +992 migliaia di euro (da 7.995 migliaia di euro del primo semestre 2020 a 8.987 migliaia di euro per lo stesso periodo del 2021). Tale incremento è attribuibile alla consistente crescita dei volumi, derivante dal business e-commerce, che ha favorito lo sviluppo del traffico dei vettori courier e degli operatori di general cargo.

Costi operativi

I costi operativi del *business Commercial Aviation* passano da 135.394 migliaia di euro del primo semestre 2020 a 126.766 migliaia di euro dello stesso periodo del 2021, riducendosi di -8.628 migliaia di euro (-6,4%).

A tale dinamica hanno contribuito:

- il costo del lavoro, in diminuzione di -4.354 migliaia di euro (-6,5%). La riduzione è in gran parte riconducibile al calo della forza lavoro, accompagnato dalla fruizione di giornate a rotazione di Cassa Integrazione Guadagni e dal ridimensionamento dei costi retributivi variabili.
- La riduzione dei costi operativi e di materiali di consumo di -4.275 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2020 è dovuta per -3.498 migliaia di euro ai minori costi legati ai volumi di traffico (es: canoni enti pubblici, costi gestione parcheggi, costi per supporto al passeggero, security e navette), e a minori costi della gestione caratteristica per -1.293 migliaia di euro. Tale riduzione è stata possibile grazie alla rinegoziazione dei contratti con i fornitori e al contenimento delle attivazioni di spesa nel corso del semestre. Si rileva un incremento dei costi energetici +516 migliaia di euro, dovuto principalmente all'aumento del costo della CO₂.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, nel primo semestre del 2021 l'EBITDA è negativo e pari a -27.867 migliaia di euro (-3.502 migliaia di euro nello stesso

periodo del 2020), in diminuzione di -24.365 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Gli ammortamenti e gli accantonamenti netti al fondo di ripristino, al fondo rischi e oneri ed al fondo svalutazione crediti sono superiori agli stessi valori del primo semestre 2020 per 5.093 migliaia di euro, di cui 12.448 migliaia di euro per maggiori accantonamenti al fondo perdite e rischi su crediti e -7.355 migliaia di euro per la riduzione degli ammortamenti e degli accantonamenti netti al fondo di ripristino del semestre, prevalentemente per effetto dell'estensione di due anni della concessione. Conseguentemente l'EBIT del business Commercial Aviation risulta pari a -82.417 migliaia di euro, in diminuzione di -29.456 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Investimenti

I principali investimenti del business Commercial Aviation sono identificabili con:

- nuova aerostazione di Linate (Corpo F);
- realizzazione di nuove apparecchiature radiogene di ultima generazione nell'area dedicata al controllo bagagli a mano a Linate;
- messa in esercizio del self-service bag drop a Malpensa;
- adeguamento dell'impianto BHS allo standard 3 ECAC a Malpensa;
- ripavimentazione di alcuni tratti di pista taxiway e piazzali di sosta aeromobili a Malpensa;
- manutenzione straordinaria degli aiuti visivi luminosi a Malpensa.

Altre informazioni

Accordi bilaterali

Nel corso del primo semestre 2021 è stato sottoscritto un importante accordo bilaterale tra EU e ASEAN. L'accordo, in via di perfezionamento, definirà un contesto di open sky tra tutti i Paesi membri con terze e quarte libertà illimitate per destinazioni/frequenze e quinte libertà illimitate per voli all cargo, con la previsione di alcuni diritti di quinta libertà anche per i voli passeggeri.

Il Consiglio EU ha inoltre approvato la sottoscrizione di accordi open sky tra EU ed Armenia, Tunisia ed Ucraina che dovrebbero essere formalizzati entro la fine del 2021.

Inoltre, da sottolineare l'accordo open sky tra EU e Qatar, attualmente operativo in via provvisoria e da ratificare nei prossimi mesi, che definisce un quadro di piena liberalizzazione tra le due parti per i voli in terza e quarta libertà ed un'ampia liberalizzazione per i voli all cargo in quinta libertà.

Sviluppo della destinazione e attività di Co-Marketing

Le iniziative intraprese nell'ambito dello Sviluppo della destinazione hanno l'obiettivo di aumentare la visibilità internazionale non solo degli aeroporti di Milano ma anche della destinazione Milano/Lombardia. In questo contesto è stato ripianificato l'evento World Routes Milano 2020 a causa dell'emergenza Covid-19. Sono state attivati nuovi tavoli di lavoro sul turismo con Camera di Commercio di Milano, Federturismo e Associazione Albergatori, Fondazione Italia Cina e Milano & Partners. Sono state intraprese attività di promozione e comunicazione sia della ripresa di voli sia di nuovi voli per la summer 2021, tramite newsletter, social media, banner.

General Aviation

Nel primo semestre 2021, gli scali di Milano Linate e Malpensa hanno gestito complessivamente 10.162 movimenti, in crescita del +72,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il recupero di traffico si è verificato a partire dal mese di maggio grazie all'allenarsi delle restrizioni agli spostamenti e per effetto della presenza di eventi come la settimana della moda e altri eventi in sud Europa. Il traffico turistico verso le destinazioni italiane ha registrato una significativa crescita a partire dal mese di giugno, si è inoltre assistito nel semestre ad una ripresa del traffico verso destinazioni extra UE.

Ricavi e costi operativi

I ricavi del business General Aviation del primo semestre 2021 sono pari a 5.378 migliaia di euro, in incremento di 1.069 migliaia di euro (+24,8%) rispetto allo stesso periodo del 2020. Tale incremento è principalmente dovuto alla ripresa del traffico aereo ed ai maggiori ricavi per la concessione in uso di spazi e hangaraggi. Si ricorda che i ricavi 2020 sono stati negativamente influenzati dalla chiusura dello scalo di Linate Prime.

I costi operativi, pari a 1.805 migliaia di euro, sono sostanzialmente allineati a quelli del primo semestre 2020 (+85 migliaia di euro, +4,9%). Nel corso del primo seme-

stre del 2021, son stati sostenuti maggiori oneri legati alla manutenzione fabbricati ed impianti per attività eseguite presso l'aerostazione di Linate Prime e di vigilanza relativi al servizio di misurazione della temperatura svolto sullo scalo di Linate a seguito dell'emergenza Covid-19.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte l'EBITDA del primo semestre 2021 è pari a 3.574 migliaia di euro, in aumento di 985 migliaia di euro (+38,0%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

L'EBIT del primo semestre 2021 si incrementa di 1.138 migliaia di euro (+77,5%), per effetto dei fenomeni gestionali sopra esposti e anche per minori accantonamenti registrati nel semestre 2021 (-155 migliaia di euro, -14,0%).

Investimenti

Nel primo semestre del 2021 non vi sono stati investimenti significativi del *business General Aviation*.

Energy

Dati quantitativi

Energia elettrica

Nel primo semestre del 2021 la produzione totale di energia elettrica degli impianti di SEA Energia ha registrato un incremento del 22,2% (+31,5 milioni di kWh) rispetto al corrispondente periodo del 2020; complessivamente nei primi sei mesi del 2021 il volume di produzione lorda di energia elettrica dei due impianti è stato di circa 173 milioni di kWh.

La cessione⁷ di energia elettrica all'aeroporto di Linate è stata di 14,1 milioni di kWh, in aumento del 41% (+4,1 milioni di kWh) rispetto al primo semestre del 2020.

La cessione⁸ di energia elettrica all'aeroporto di Malpensa è stata di oltre 53,8 milioni di kWh, sostanzialmente in linea con il primo semestre del 2020 (+0,7 milioni di kWh).

L'energia elettrica prodotta e ceduta a terzi ha fatto registrare un incremento complessivo del 44,4% rispetto ai primi sei mesi del 2020, attestandosi a 91 milioni di kWh.

Energia Termica

Nei primi sei mesi del 2021, la produzione di energia termica (acqua surriscaldata) e di energia frigorifera ha registrato un incremento del 14,4% (+25,3 milioni di kWh) rispetto al corrispondente periodo del 2020, attestandosi ad un valore totale di 201,7 milioni di kWh.

Oltre il 62% di tale quantitativo, circa 126,7 milioni di kWh, in aumento del 17,2% (+18,6 milioni di kWh rispetto al primo semestre dell'anno precedente), è stato ceduto alle reti di teleriscaldamento degli aeroporti di Linate e Malpensa.

La cessione di energia termica a clienti terzi è aumentata di 6,7 milioni di kWh (+9,8% rispetto al corrispondente periodo del 2020) attestandosi a circa 75 milioni di kWh. Tale incremento è stato determinato dal consolidarsi della fornitura ad A2A Calore e Servizi che ha registrato un aumento dell'8,8% (+5,7 milioni di kWh rispetto ai primi sei mesi del 2020).

Ricavi e costi operativi

Nel corso del primo semestre 2021 il business Energy ha registrato ricavi pari a 8.746 migliaia di euro, in aumento di 2.696 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2020 (+44,6%) principalmente dovuto ai maggiori ricavi per cessioni di energia elettrica a terzi (effetto combinato dell'incremento dei prezzi e delle quantità cedute) e ai maggiori ricavi riferiti alla stima dei "certificati bianchi" maturati nel primo semestre del 2021.

I costi operativi del primo semestre 2021 si attestano a 7.960 migliaia di euro, in aumento di 798 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tale incremento è da attribuirsi in prevalenza al costo del metano per la produzione di energia elettrica e termica (+847 migliaia di euro) per effetto dei maggiori quantitativi consumati a fronte di minori costi unitari del metano rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

⁷Le cessioni sono considerate al netto di consumi interni e perdite di sistema.

⁸Le cessioni sono considerate al netto di consumi interni e perdite di sistema.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA del primo semestre 2021 risulta pari a 786 migliaia di euro, in incremento di 1.898 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2020.

L'EBIT del primo semestre 2021 è pari a 629 migliaia di euro, in incremento di 1.933 migliaia di euro rispetto al primo semestre del 2020, tale risultato è dovuto sia alle dinamiche dell'EBITDA sopra esposte, sia ai minori ammortamenti e accantonamenti del semestre 2021 per 34 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del 2020.

Investimenti

I principali investimenti del *business Energy* sono riconducibili al completamento dell'installazione e alla messa in esercizio della nuova turbina TGE, avvenuto a giugno 2021.

Emission trading

Ai sensi della Direttiva Europea 2003/87/CE, dal 1° gennaio 2005 i gestori di impianti che emettono in atmosfera CO₂, devono essere muniti di una autorizzazione rilasciata dall'autorità nazionale competente. Ciascun impianto, inoltre, deve essere munito di speciali "diritti" che gli consentano l'emissione di CO₂ in atmosfera a titolo gratuito.

Qualora i diritti assegnati annualmente e riferiti all'impianto non siano sufficienti a coprire le emissioni rilasciate, essi potranno essere acquistati sul mercato.

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

Nel primo semestre del 2021 la produzione complessiva di CO₂ della Società è stata pari a circa 94.500 Tons, di cui circa 57.300 Tons generate dalla centrale di Malpensa e circa 37.200 Tons prodotte dall'impianto di Linate.

RISK MANAGEMENT FRAMEWORK

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

Il Gruppo SEA, in qualità di gestore aeroportuale, è esposto a diversi fattori di rischio, finanziari e non finanziari, che qualora si manifestassero potrebbero pregiudicare il conseguimento delle strategie aziendali.

Al fine di ridurre l'esposizione a tali eventi, il Gruppo si è dotato di appositi processi e procedure a salvaguardia della safety aeroportuale e della qualità dei servizi offerti, nonché a tutela delle attività tangibili e intangibili di interesse degli stakeholder e a garanzia della creazione di valore nel lungo termine ed ha implementato un modello di Enterprise Risk Management (ERM) in linea con le principali best practice nazionali ed internazionali, finalizzato all'individuazione e alla valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale e che possano assumere rilievo nell'ambito della sostenibilità del business nel medio-lungo periodo, nonché al monitoraggio continuo degli stessi, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del management e dell'assurance per gli stakeholder di riferimento.

FATTORI DI RISCHIO DEL GRUPPO SEA

Di seguito sono indicati i principali rischi cui il Gruppo è potenzialmente soggetto.

Rischi di contesto esterno

I rischi di contesto esterno possono derivare da fattori esterni all'azienda quali, cambiamenti del contesto di mercato dovuti a dinamiche socio-politiche, macroeconomiche e concorrenziali a livello mondiale, strategie delle compagnie aeree, cambi di normativa di settore o del quadro regolatorio all'interno del quale l'azienda opera, evoluzione delle preferenze dei passeggeri, evoluzioni tecnologiche o cambiamenti climatici, eventi straordinari (terremoti, pandemie, eruzioni vulcaniche, guerre).

Evoluzione del traffico aereo

Diffusione Covid-19

Nel mese di dicembre 2019, a partire dalla Cina, la malattia respiratoria Covid-19 causata dal "nuovo Coro-

navirus" si è via via diffusa in vari Paesi, fino ad essere definita Pandemia l'11 marzo 2020 dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.

L'evento, senza precedenti nella storia recente, ha generato a partire dai primi mesi del 2020 un impatto significativo sull'intero settore del trasporto aereo dovuto in primis alle misure messe in atto a livello globale per il contenimento della diffusione del contagio. Le restrizioni imposte ai viaggi e la progressiva chiusura dei confini dei singoli Paesi extra-europei ed europei hanno in breve tempo quasi azzerato il traffico passeggeri nella maggior parte degli scali di tutto il mondo.

Negli aeroporti di Milano Malpensa e Linate il traffico a sistema ha registrato nel 2020 un calo complessivo pari al -73,2% rispetto al periodo pre-pandemia (2019), in termini di passeggeri trasportati. La crisi è proseguita nel primo semestre del 2021 che si è chiuso con un calo del -80,4% dei passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2019. In questo contesto si inquadra la decisione di confermare l'assetto operativo dello Scalo di Malpensa che ha visto la chiusura del Terminal 2 a partire dal 15 giugno 2020.

Sul fronte del traffico merci, la Cargo City di Milano Malpensa ha continuato la sua operatività anche durante la fase di *lockdown*, chiudendo il 2020 con una flessione decisamente più contenuta del traffico passeggeri (-7,1% rispetto al 2019 con 512 mila tonnellate di merci trasportate), grazie soprattutto alle attività *all-cargo* che sono risultate in crescita del +19,8% rispetto all'anno precedente. Il trend positivo si è ulteriormente rafforzato nel primo semestre 2021, attestandosi su una crescita del +32,7% di merci trasportate rispetto allo stesso periodo del 2019.

Dall'inizio della flessione del traffico aereo negli scali gestiti, il Gruppo ha messo in campo tutte le risorse possibili e necessarie per gestire al meglio la situazione, ovvero da un lato garantire la salute di dipendenti e passeggeri, dall'altro tutelare l'equilibrio economico finanziario del Gruppo.

Il contesto è tuttora incerto e complesso. Nonostante l'avvio delle campagne di vaccinazione su larga scala in tutta Europa e in numerosi Paesi del mondo, la situazione sanitaria rimane critica in molti di essi. Le campagne vaccinali avviate richiedono un enorme sforzo organizzativo stante la necessità di somministrare il farmaco ad un'elevata percentuale della popolazione in tempi molto

brevi, al fine di costituire un presidio efficace contro la diffusione del virus. In Europa e nel Mondo si sono verificate seconde e terze ondate di diffusione del virus e sussiste il rischio che ulteriori ondate di contagi possano arrestare la ripresa del settore del trasporto aereo, allungando di conseguenza i tempi di recupero e di ritorno ai livelli pre-crisi. Anche gli effetti della pandemia sull'economia italiana e internazionale potrebbero avere impatti sulla ripresa, incidendo sulla propensione al viaggio dei passeggeri con conseguenti ripercussioni sui risultati e sull'operatività degli scali gestiti dal Gruppo.

Brexit

Svilupi geopolitici possono avere impatti sul settore aereo, in particolare causare variazioni del traffico in termini di volumi e/o tipologia di passeggeri.

L'uscita del Regno Unito dall'Europa avvenuta il 31 gennaio 2020, è stata seguita da un "periodo transitorio" durante il quale è stato stipulato, in data 24 dicembre 2020, il c.d. «EU-UK Trade and Cooperation Agreement», accordo che prevede una cooperazione tra le Parti in vari campi, tra cui quello dell'aviazione, disciplinando i temi relativi ai diritti di traffico, a safety e security aeroportuale, agli accordi di codeshare, alla tutela dei diritti dei passeggeri e alle questioni ambientali.

Poiché in virtù del DM n. 15 del 3 marzo 2000 (c.d. "Decreto Bersani") e successive modifiche, dallo scalo di Linate non si possono operare voli da e per destinazioni extra UE, a partire dalla IATA *winter season* 2021 (estensione del "periodo transitorio" consentita dalla Legge 20 maggio 2019, n. 41 e successivamente da ENAC) il Regno Unito non sarà più servibile dal Forlanini in assenza di ulteriori interventi regolatori.

Tale evento comporterebbe una redistribuzione delle rotte tra Linate e Malpensa complessivamente peggiorativa per il Gruppo per la riduzione del traffico dovuta alla cancellazione di attività su Linate e razionalizzazioni dei voli su Malpensa.

Strategie delle compagnie aeree

Revisioni delle strategie da parte delle compagnie aeree quali, ad esempio, modifiche al network di rotte operate o riduzione della capacità, derivanti anche da tematiche macroeconomiche, possono comportare variazioni dei voli sugli aeroporti del Gruppo.

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

be avere un effetto negativo sulle attività e sui risultati economici del Gruppo.

La situazione di crisi generatasi dalla diffusione globale del Covid-19 e il conseguente crollo dei livelli di traffico aereo, ha posto le compagnie aeree in una situazione di forte stress economico-finanziario. Dall'inizio dell'emergenza più vettori legacy nazionali hanno usufruito di interventi pubblici di ricapitalizzazione ed altri sono in difficoltà. Ritenendo probabile la prosecuzione del trend parallelamente al protrarsi dell'emergenza Covid-19, il default di una o più compagnie aeree operanti sugli scali del Gruppo, potrebbe provocare effetti negativi sulla ripresa delle attività negli aeroporti di Linate e Malpensa.

SEA pone particolare attenzione al monitoraggio della situazione economica-finanziaria dei vettori operanti presso entrambi gli scali, allo scopo di identificare preventivamente le situazioni potenzialmente critiche ed intervenire tempestivamente minimizzando l'esposizione del Gruppo nei confronti di un evento di default.

Evoluzione del quadro regolatorio e della normativa

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

L'evoluzione del quadro regolatorio specifico di SEA con riferimento, ad esempio, a profilo tariffario, regime di concessione, Accordi Bilaterali tra gli Stati, potrebbe incidere sui risultati del Gruppo.

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

Le attività del Gruppo sono inoltre soggette ad un'ampia gamma di leggi in materia di ambiente, salute, sicurezza e pianificazione.

Qualsiasi nuova legge e/o regolamento, a livello europeo o italiano, potrebbe avere un impatto sui costi del Gruppo o dei suoi clienti.

In particolare, le nuove disposizioni vincolanti relati-

ve alle politiche ambientali in applicazione del "Green Deal" adottato dalla Commissione europea potrebbero incidere sui costi del settore del trasporto aereo (VAS, passeggeri, compagnie aeree e gestori) e comportare una riduzione del traffico e/o redditività.

Sul fronte della sostenibilità il Gruppo SEA è impegnato su molteplici fronti con iniziative di riduzione delle emissioni, dirette e indirette, in linea con le *best practices* del settore aeroportuale.

Nel corso del primo semestre 2021 è stata inoltre sottoscritta la prima operazione di finanziamento "sustainability-linked" con un primario istituto di credito italiano, le cui condizioni sono legate al raggiungimento del più alto livello di certificazione Airport Carbon Accreditation di ACI Europe.

Nuovi modelli tariffari

A seguito del passaggio di competenze in tema di regolazione tariffaria da ENAC ad ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) avvenuto nel corso del 2019, si segnala la recente revisione dei modelli tariffari in essere. I nuovi modelli pubblicati da ART entreranno in vigore a partire dal 1° gennaio 2023. Permanendo ad oggi alcuni elementi di parziale incertezza sulle modalità di dettaglio di implementazione dei modelli stessi, ovvero sulla definizione di alcuni parametri di calcolo, essi potrebbero generare impatti sugli *economics* futuri del Gruppo.

Normative legate al contrasto della diffusione del Coronavirus

Fin dall'inizio dell'emergenza pandemica, le prescrizioni normative finalizzate al contenimento del Covid-19 hanno imposto ai gestori aeroportuali attività tra cui la garanzia del distanziamento sociale e la rilevazione della temperatura degli utenti all'interno dei terminal e degli edifici ubicati nei sedimi che hanno comportato per il Gestore l'adozione di misure organizzative specifiche ed un aumento dei costi associati.

Non è possibile stimare con esattezza la durata dell'applicazione di tali prescrizioni, né se il perdurare dell'emergenza pandemica costringerà il regolatore ad imporre ulteriori misure che potrebbero anche rivelarsi di maggiore portata generando la necessità di effettuare investimenti ad oggi non pianificati (es. adeguamenti infrastrutturali o impiantistici).

Rischi operativi e di business

I fattori di rischio operativi e di business sono strettamente collegati allo svolgimento delle operazioni

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

Essi possono impattare sulle performance di breve e lungo termine.

Interruzione attività/servizi

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

Il persistere della pandemia generata dalla diffusione del Covid-19 di cui non si conoscono con certezza tutt'ora le future evoluzioni, non permette di escludere la possibilità che qualora dovesse verificarsi una nuova ondata di contagi nel corso dell'anno sia nuovamente imposto dalle Autorità un blocco delle attività aeroportuali totale o parziale come misura di contenimento del contagio, sebbene il Gruppo abbia sin da subito adottato le precauzioni atte ad evitare il contagio all'interno degli scali gestiti in linea con le disposizioni normative (locali o nazionali), anche assicurando il costante adeguamento delle misure all'evolversi dell'organizzazione aziendale e del crescente livello di rischio.

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

Investimenti infrastrutture

Il nuovo Master Plan di Malpensa, in corso di approvazione da parte degli Enti competenti, costituisce lo strumento di pianificazione a lungo termine del Gruppo. Ottenuta l'approvazione tecnica da parte di ENAC, è

stato avviato nel 2019 l'iter approvativo di VIA. Il Master Plan prevede un'espansione di 60 ettari in direzione sud rispetto all'attuale sedime. Poiché tale Piano coinvolge parte di territorio ricadente nel Parco del Ticino la cui trasformazione può avere ricadute sui Comuni limitrofi in termini ambientali ed economici, il Gruppo ha posto grande attenzione alle comunità locali nel predisporre il progetto, la cui approvazione è di grande rilevanza per il proseguimento dello sviluppo del Gruppo nel medio lungo periodo e della connettività del territorio.

In particolare, ad aprile 2021 SEA e il Parco del Ticino hanno firmato un Protocollo di collaborazione che prevede l'istituzione di un tavolo di confronto permanente per la gestione sostenibile della biodiversità e delle risorse naturali del territorio.

Safety & security

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

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

- garantire la rispondenza progettuale e le successive attività realizzative innanzitutto all'ottenimento dei più alti livelli di *safety* e a seguire quelli di elevata qualità del servizio in particolare per i processi di *air-side*, le infrastrutture di volo, gli impianti e le attrezzature, assicurando nel tempo il mantenimento degli standard nazionali ed internazionali;
- assicurare una continua revisione dei processi e delle procedure aziendali per l'ottenimento dei migliori livelli di qualità e di efficienza/efficacia operativa, assicurando un opportuno processo comunicativo verso tutta l'organizzazione aziendale;
- responsabilizzare il management e tutte le risorse umane operanti nell'organizzazione aziendale ed attuare una sistematica, ricorrente azione di formazione di tutto il personale, con priorità per quello maggiormente coinvolto nei processi operativi, ponendo particolare accento sui requisiti e sulle conseguenti azioni e comportamenti orientati alla

massima salvaguardia della sicurezza, dei livelli di qualità e di regolarità del servizio;

- monitorare il mantenimento degli standard di *safety* per le attività proprie del gestore aeroportuale e per quelle di tutti gli operatori ed i soggetti presenti nelle attività degli scali gestiti;
- gestire un processo di analisi dei rischi per assicurare che gli stessi siano ridotti al minimo consentito e accettabile;
- assicurare una efficace comunicazione ed informazione in materia di *safety* a tutti gli Operatori in *airside*, per accrescere la consapevolezza dei rischi e la conoscenza delle misure di controllo degli stessi;
- assicurare che la fornitura esterna di sistemi e di servizi che hanno un impatto sulla *safety* delle operazioni rispettino gli standard definiti;
- operare un'adeguata sensibilizzazione affinché ogni evento che possa riflettersi sulla *safety* venga segnalato attraverso la compilazione del Ground Safety Report, supportando questo sistema con adeguate indicazioni riguardanti le diverse ripercussioni delle singole attività sui processi finali;
- verificare, registrare e rivedere la Safety Performance sulla base di obiettivi e target realistici e concreti, intraprendere appropriate azioni correttive e mitigative quando necessario e stabilire un continuo miglioramento.

Information Technology

La crescente aggressività e pervasività degli attacchi cyber a livello globale, soprattutto in periodo pandemico, 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 dell'infrastruttura di telecomunicazione da accessi non autorizzati e da attacchi cyber che potrebbero anche causare la sospensione temporanea di servizi operativi o il degrado delle funzionalità stesse.

Si segnalano, in particolare, cicliche attività di *vulnerability assessment* e *penetration test* dei sistemi secondo le più moderne tecnologie e metodologie, gli audit periodici per il mantenimento della certificazione ISO 27001 ottenuta nel 2019 per gli ambiti core e la definizione di un framework di riferimento del Cyber Risk che presiede a tutte le istanze tecniche e comportamentali in azienda.

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.

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

Rischi finanziari

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

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

Rischio di credito

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

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

In conseguenza della diffusione del Covid-19, l'esposizione al rischio credito si è estesa anche ai clienti *non aviation* e a gran parte degli operatori del sistema aeroportuale di Malpensa e Linate che hanno dovuto interrompere le proprie attività durante il *lockdown* e ridurle per il crollo della domanda.

L'azienda ha gestito con attenzione ciascuna situazione critica, definendo e sottoscrivendo piani di rientro con compagnie aeree ed operatori al fine di contenere

per quanto possibile mancati pagamenti e supportare i clienti nel momento di difficoltà.

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

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità per il Gruppo SEA si manifesta 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 24 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.

A partire dalla fine del mese di febbraio 2020, il progressivo blocco del traffico aereo causato dalla crescente diffusione globale del Covid-19 ed il conseguente venir meno dei correlati ricavi, hanno causato un assorbimento straordinario di liquidità, aumentando l'esposizione del Gruppo verso il suddetto rischio. L'Azienda si è prontamente attivata per la gestione dell'evento e grazie ad una struttura patrimoniale solida, ha potuto accedere velocemente ai mercati finanziari sottoscrivendo nuovi contratti di finanziamento finalizzati a garantire i fabbisogni finanziari dei prossimi due anni e il rispetto degli obblighi verso i finanziatori, tra cui il rimborso del bond scaduto ad aprile 2021.

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

Rischi legali e di compliance

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

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

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 30 GIUGNO 2021

Contenzioso avviato da ATA Handling

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

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

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

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

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

Contenzioso avviato da Emilio Nosedá dinanzi al Tribunale di Buenos Aires

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

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

- trasferire il 2% delle azioni di AA2000 a fronte del pagamento del suo attuale valore di mercato;
- risarcire il danno per perdita di chance relativo alla

mancata possibilità per Delta Group di rivendere le azioni nel periodo in cui valevano più del prezzo allora pattuito (pari a 2 milioni USD), danno non quantificato;

- risarcire il danno per lucro cessante relativo alla mancata assegnazione a Delta Group di alcune concessioni in tre aeroporti argentini, danno non quantificato.

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

In data 30 dicembre 2016 il Tribunale Commerciale n.2 di Buenos Aires ha depositato la sentenza, notificata il 2 febbraio 2017, con la quale ha rigettato la domanda proposta dal signor Nosedà e volta a ottenere gli impegni assunti nel 1997 di cui si è precedentemente parlato, condannandolo al pagamento delle spese di lite. Il signor Nosedà ha presentato appello avverso al provvedimento.

La causa è stata inviata alla Corte d'Appello e il ricorrente ha depositato il suo ricorso. Nei prossimi giorni verrà depositato atto di risposta.

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

Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco

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

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

Negli anni, si sono susseguiti positivi e importanti

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

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

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

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

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

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

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

La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l'esclusiva giurisdizione tributaria sono state conferma-

te dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019.

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

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

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

Parallelamente è pendente un giudizio innanzi alla Corte d'Appello di Roma avente ad oggetto l'accertamento della debenza del contributo, la cui causa per la precisazione delle conclusioni è stata rinviata al 19 maggio 2023.

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

Nel 2013 SEA Energia proponeva il ricorso n. RGN 5811/13 di fronte al TAR Lazio, per ottenere l'annullamento dei provvedimenti con cui il GSE ha rigettato la domanda di riconoscimento della qualifica CAR per la produzione dell'impianto di Malpensa relativa all'anno 2011. Nel corso del mese di aprile 2019, in seguito a trasmissione da parte del TAR del Lazio di un avviso di perenzione ultraquiquennale del ricorso di cui sopra, SEA Energia ha espresso ancora il proprio interesse alla prosecuzione del giudizio, procedendo in data 20 aprile 2019, al deposito di una nuova istanza di fissazione udienza.

Nel 2017 sono stati proposti due ricorsi (rispettivamente iscritti al N. RG, 4010/2017 e 1919/2017) per ottenere l'annullamento del provvedimento con il quale il GSE rigettò la domanda per il riconoscimento dei certificati verdi per la produzione dell'anno 2015 della centrale di Linate, in relazione ai quali non risultano intervenute

novità in seguito alla proposizione dei motivi aggiunti del luglio 2017.

Entrambi i giudizi sono ancora in attesa della fissazione dell'udienza di discussione. A fronte di tali contenziosi la Società ha effettuato un adeguato accantonamento.

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

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

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

Contestazione Royalties carburante

Nel 2013, con atti distinti, Alitalia Spa in a.s. ha convenuto in giudizio Esso Italia ed Exxonmobil (1), Tamoil Italia spa (2), Shell Italia Spa (3) e Total Aviazione Italia Srl (quale beneficiaria di un ramo d'azienda di Total Italia spa nell'ambito di una scissione parziale) con Air Total International SA (4) sostenendo di aver versato alle convenute, a titolo di airport fee, somme non dovute.

Le convenute si sono costituite in giudizio ed hanno contestato la domanda dell'attrice; inoltre, hanno chiesto ed ottenuto di chiamare in causa in manleva SEA e altri gestori aeroportuali quali asseriti percettori, seppure in via indiretta, delle fee oggetto della domanda in relazione alle somme corrisposte dall'attrice alle società petrolifere e che queste ultime hanno versato a SEA. Gli importi richiesti a SEA ammontano rispettivamente a Euro 13.454.801 (Exxonmobil), Euro 4.764.580,59 (Tamoil), Euro 498.441,03 (Shell) e Euro 1.117.148,07 (Total).

SEA si è costituita nei vari giudizi contestando le domande sotto diversi profili sia di natura preliminare (nullità della chiamata in causa, carenza di legittimazione attiva delle convenute a proporre la domanda, inter-

venuta prescrizione) sia di merito. In particolare, le difese di SEA rispetto alle pretese avversarie con specifico riferimento al periodo post 2005 si basavano soprattutto sull'aver dato corretta applicazione ad una specifica nota di ENAC del 2009 che determinava i corrispettivi di refuelling.

In effetti, le argomentazioni addotte da SEA hanno sortito effetti e sono state accolte in giudizio comportando il rigetto delle domande di Alitalia nelle cause (1), (2), e (3). Tuttavia, più recentemente, nel corso degli ultimi mesi, è emerso che in un giudizio amministrativo non collegato alle cause di che trattasi, il su citato provvedimento di Enac sul quale si basava buona parte della difesa di SEA, è stato annullato dal competente Tribunale.

Questo evento ha indotto la Società a segnalare i suddetti giudizi tra i contenziosi rilevanti, anche se per i legali esterni che si stanno occupando delle stesse, il livello di rischio permane come possibile.

Agenzia delle Entrate - avvisi di accertamento in materia di IVA

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

previa riunione dei procedimenti, sono stati respinti con la Sentenza n. 3573/12/2018. Avverso tale sentenza è stato proposto Atto di appello presso la Commissione Tributaria Regionale che è stato discusso in data 26 ottobre 2020 con esito pienamente favorevole alla Società e conseguente annullamento degli Avvisi di Accertamento IVA anche per le annualità dal 2012 al 2015 per effetto della Sentenza n. 2527/2020. Nei confronti della suddetta Sentenza, similmente con quanto già accaduto per l'annualità 2011, l'Agenzia delle Entrate in data 3/5/2021 ha fornito notifica del ricorso per Cassazione. Si resta in attesa che vengano fissate le udienze di trattazione dei rispettivi ricorsi presso la Suprema Corte.

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

In conseguenza della notifica di numerosi Avvisi di Liquidazione in materia di imposta di registro concernenti l'applicazione dell'imposta sulla restituzione di somme come definite dalle Sentenze emesse dal Tribunale Civile di Milano, la Società ha contestato all'Agenzia delle Entrate l'erronea applicazione dell'imposta in misura proporzionale in luogo di quella fissa. Il primo dei ricorsi presentati e discussi in Commissione Tributaria Provinciale di Milano ha avuto esito favorevole essendo state giudicate fondate le richieste avanzate dalla Società con condanna dell'Agenzia delle Entrate alla rifusione delle spese. Avverso tale Sentenza favorevole, l'Agenzia delle Entrate in data 28 dicembre 2017 ha proposto Atto di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale a seguito del quale anche la Società ha provveduto a costituirsi in giudizio. In data 13 dicembre 2019, la Commissione Tributaria Regionale adita ha depositato la Sentenza n. 5081/2019, pienamente favorevole, con la quale sono stati accolte anche in secondo grado le motivazioni e le richieste avanzate dalla Società. In data 21 ottobre 2020, la Sentenza n. 5081/2019 emessa dalla Commissione Tributaria Regionale è definitivamente passata in giudicato per decorrenza dei termini di impugnazione da parte dell'Agenzia delle Entrate che ha così determinato la conclusione del contenzioso a favore della Società con ulteriore conferma della condanna alla rifusione delle spese di lite a carico della parte soccombente. Con riferimento agli altri Avvisi di Liquidazione notificati, nel corso del 2018 e 2019 sono stati discussi presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano otto ricorsi il cui esito di primo grado è stato ancora una volta pienamente favorevole alla Società con ulteriore condanna dell'Agenzia delle Entrate alla rifusione delle spese di lite. Avverso il complesso delle Sentenze n. 5163/2018, n. 5296/2018, n. 5298/2018, n.

518/2019, n. 534/2019, n. 1711/2019 e n. 3304/2019, tutte favorevoli alla Società, l'Agenzia delle Entrate ha proposto autonomi Atti di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia, a seguito dei quali anche la Società ha provveduto a costituirsi in giudizio ribadendo le proprie motivazioni e ragioni in termini di diritto. Gli Atti di Appello sono stati tutti discussi nel corso del 2020 e, tra questi, sei hanno riportato ancora una volta un giudizio pienamente favorevole alla Società, mentre due, trattati dal medesimo Collegio giudicante, hanno registrato l'accoglimento della tesi difensiva avanzata dall'Agenzia delle Entrate. Nell'ambito dei pronunciamenti favorevoli emessi dalla Commissione Tributaria Regionale, in data 21 ottobre 2020, le Sentenze n. 5246/2019 e n. 966/2020 sono definitivamente passate in giudicato per decorrenza dei termini di impugnazione da parte dell'Agenzia delle Entrate che ha così determinato la positiva conclusione dei rispettivi contenziosi con l'ulteriore conferma, in entrambi i casi, della condanna all'integrale rifusione delle spese di lite a carico della parte soccombente. All'esito definito di questi due contenziosi, si è aggiunto di recente quello avente ad oggetto la Sentenza n. 2959/2020 che, in data 15 giugno 2021, è divenuta anch'essa definitivamente passata in giudicato con esito vittorioso. Si resta, invece, in attesa che decorrano i termini ordinari per l'eventuale impugnazione in Cassazione da parte dell'Agenzia delle Entrate nei confronti delle Sentenze favorevoli n. 396/2021 e 677/2021. Relativamente, infine, alle due Sentenze n. 1167/2020 e n. 1168/2020 sfavorevoli alla Società, in data 3 novembre 2020, si è provveduto a notificare all'Agenzia delle Entrate il ricorso per Cassazione al fine di ottenere la riforma ed il conseguente annullamento del pronunciamento di secondo grado.

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

Altri contenziosi

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

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

Con domanda di insinuazione trasmessa ai Commis-

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

Successivamente all'insinuazione al passivo, SEA SpA ha ricevuto pagamenti da Alitalia in Amministrazione Straordinaria per un totale di 9.530.245,37 euro relativi ai crediti post 2 maggio in prededuzione (in origine pari a 9.622.397,82 euro). Alla data del 13 luglio 2021, pertanto, il credito insinuato in prededuzione risulta pari a 92.152,45 euro, di cui 23.822,50 euro per addizionali diritti ed euro 68.329,95 per fatture varie.

Con comunicazione del 7 febbraio 2018, i Commissari hanno informato i creditori di avere richiesto al Tribunale di Civitavecchia di poter frazionare il progetto di stato passivo, iniziando con l'esame di parte dei lavoratori e prevedendo al contempo una serie di udienze nelle quali procedere alla verifica delle insinuazioni. In data 4 dicembre 2019 i Commissari hanno depositato il progetto parziale di stato passivo in base al quale, dopo aver constatato il pagamento da parte di Alitalia di gran parte dei crediti insinuati in prededuzione, hanno formulato la proposta di ammettere al passivo il credito SEA, per l'importo di 30.789.279,36 euro, con esclusione dell'importo di 731.454,80 euro (di cui 660.227,50 euro relativo ad addizionali diritti e 71.227,30 euro per fatture varie), che risulta in contestazione.

SEA ha ritenuto di non depositare osservazioni in merito a tale proposta e ha appostato nel fondo svalutazione crediti, già nel bilancio 2017, un importo pari a 25.252 migliaia di euro (riferito al credito pregresso ante 2 maggio 2017), credito per il quale, al momento non sussiste alcuna garanzia sull'incasso.

Con provvedimento del 30 novembre 2020 il Giudice Delegato ha disposto la nomina di un CTU al fine di determinare l'esatto importo del credito privilegiato astrattamente gravante su ciascun aeromobile di proprietà di Alitalia alla data dell'apertura della procedura, assegnando ai creditori un termine per la nomina di un CTP. L'inizio delle operazioni peritali è avvenuto lo scorso 7 gennaio e, in data 17 giugno 2021, è stata depositata la relazione peritale definitiva che definisce l'esatto importo del credito privilegiato per SEA in 126.263,43 euro, e che, nel contempo, recepisce una serie di osservazioni e contestazioni da parte dei vari CTP (incluso il CTP di SEA) in merito al criterio utilizzato per l'identificazione degli aeromobili di proprietà di Alitalia; la prossima udienza è stata fissata il 14 ottobre 2021.

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

sostituito 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.

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

Il 30 aprile 2020, è stato notificato da parte di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in Amministrazione Straordinaria ("Alitalia" o la "Procedura"), l'atto di citazione dinanzi al Tribunale di Civitavecchia con richiesta di revocare e, quindi, dichiarare inefficaci agli effetti della procedura concorsuale, ai sensi del combinato disposto di cui all'art. 67, 2° e 3° comma, lett. a) legge fallimentare, tutti i pagamenti eseguiti al di fuori dei termini d'uso, in quanto pagamenti di debiti liquidi ed esigibili eseguiti da Alitalia, allora in bonis, a favore di SEA nei sei mesi antecedenti alla data del decreto di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria. Conseguentemente il suddetto atto prevede che SEA restituisca e quindi paghi ad Alitalia la complessiva somma di Euro 27.216.138,04, ovvero quella maggior o minor somma che risulterà in corso di causa o che sarà ritenuta di giustizia, oltre interessi legali di mora dal dovuto al saldo e rivalutazione monetaria, a titolo di restituzione dei pagamenti indicati in premessa, oltre alla integrale rifusione delle spese processuali.

Dalle analisi preliminari, effettuate anche con l'ausilio dei consulenti legali all'uopo incaricati, emerge la concreta possibilità di poter invocare l'applicabilità al caso di specie dell'esenzione prevista dall'art. 67, comma 3, lett. a), L.F.

I pagamenti di cui Alitalia chiede l'inefficacia e la conseguente restituzione, infatti, rientrano, a giudizio della Società, all'interno della nozione di "pagamenti effettuati nell'esercizio dell'attività d'impresa", essendo connessi all'operatività di Alitalia Società Aerea Italiana S.p.A. quale vettore aereo.

La maggior parte dei pagamenti riportati nell'atto di citazione notificato da Alitalia sono, a parere della Società, esenti da revocatoria fallimentare, in quanto effettuati nei termini d'uso.

Per ciò che attiene, infine, le valutazioni sul raggiungimento della prova della consapevolezza della *scientia decoctionis*, pur essendo queste di fatto soggette ad ampi spazi di valutazione e interpretazione da parte del Giudice concretamente adito, si ritiene di poter avere una serie di elementi che potrebbero far ritenere che nel caso di specie nel corso del periodo di tempo soggetto ad eventuale revocatoria non sussistono sufficienti elementi di prova per ritenere la conoscenza in capo a SEA dello stato di insolvenza della compagnia aerea.

SEA, dopo essersi costituita in giudizio nel marzo scorso, ha provveduto a depositare la prima memoria il 31 maggio e la memoria istruttoria il 30 giugno, procederà al deposito delle memorie di prova contraria il 20 luglio. Il 1° ottobre 2021 è altresì fissata l'udienza per l'ammissione dei mezzi di prova.

In conclusione, sulla base delle suesposte ragioni si ritiene che il rischio di soccombenza per SEA all'esito del Giudizio possa essere considerato come "possibile" con riferimento agli importi oggetto di revocatoria.

Fallimento Ernest SpA e conseguente revocatoria fallimentare

A seguito della dichiarazione di fallimento del vettore da parte del tribunale di Milano con sentenza n. 556/2020 del 23 novembre 2020, SEA si è insinuata al passivo fallimentare. In data 9 giugno 2021 è stato depositato il progetto di stato passivo dal quale risulta che SEA è stata ammessa per l'intero importo, escludendo tuttavia il riconoscimento del grado di privilegio.

Nell'aprile scorso è pervenuta comunicazione, trasmessa dal curatore del fallimento, contenente la richiesta di restituzione dei pagamenti effettuati dalla fallita nel periodo sospetto per un importo pari a 1.005.018,68 euro. Tale richiesta è stata rigettata in toto contestando altresì la mancanza della prova sull'esistenza dell'elemento oggettivo, nonché di quello soggettivo, ovvero la conoscenza dello stato d'insolvenza del debitore in tema di revocatoria ai sensi dell'art. 67 co. 2 L. Fall..

Ad oggi non ci è stato notificato atto di citazione per la revoca dei pagamenti di cui sopra.

ALTRE INFORMAZIONI

Customer Care

Il Gruppo SEA ha individuato nella qualità dei servizi offerti una priorità strategica e pertanto si è posto l'obiettivo di raggiungere l'eccellenza nella Passenger Experience attraverso un approccio orientato al miglioramento continuo della qualità dei servizi.

Lo scopo è di offrire a tutti, passeggeri ed operatori, un ambiente sicuro, un'esperienza all'insegna della modernità, della dinamicità, della tecnologia e della bellezza, caratteristiche che contraddistinguono la città di Milano e la Lombardia di cui gli aeroporti milanesi ne sono la porta di ingresso.

La gestione della qualità dei servizi

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

- la misurazione della qualità percepita, attraverso interviste realizzate su un campione statisticamente significativo di passeggeri in partenza e in arrivo e attraverso delle specifiche metodologie di sondaggio anche on-line;
- la misurazione della qualità erogata, attraverso la misurazione oggettiva di specifici indicatori relativi ai principali servizi operativi;
- il benchmarking, che grazie all'adesione al programma internazionale ACI ASQ promosso dall'associazione mondiale degli aeroporti, permette un confronto e un network con i principali aeroporti internazionali;
- le certificazioni dei servizi e i piani di audit, che garantiscono, tra l'altro, l'applicazione concreta delle metodologie per la gestione efficace ed efficiente dei processi e dei servizi aeroportuali.

I dati provenienti da queste misurazioni sono condivisi con i principali stakeholders e analizzati all'interno di specifici gruppi di lavoro per l'individuazione di appropriate azioni di miglioramento. Buona parte dei controlli oggettivi e dei sondaggi trovano sintesi all'interno della Carta dei Servizi, conformemente alla normativa prevista dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC).

Anche in questo semestre SEA, in base all'accordo con

EASA-ECDC: "Aviation Industry Charter for Covid-19", continua l'attività di condivisione e feedback dei risultati conseguiti a Linate e Malpensa a fronte delle misure implementate, al fine di contribuire ad affinare e migliorare progressivamente gli elementi di riferimento generali, tenendo conto degli effettivi risultati operativi. Questo progetto ha condotto all'individuazione a livello europeo di opportuni indicatori, al fine di monitorare e migliorare costantemente l'efficacia e l'efficienza di alcune misure adottate per il contrasto alla diffusione del Covid-19. La raccolta dei dati ha una frequenza settimanale e continua dal mese di luglio 2020.

Attività relative al contrasto alla diffusione del Covid-19

A fronte dell'emergenza Covid-19, SEA continua ad indirizzare la propria azione di contrasto alla pandemia in atto, agendo su più fronti. Per ciascuno di questi, le azioni e le determinazioni sono state valutate e definite sulla base delle norme, delle linee di indirizzo e delle *best practices* che regolano e caratterizzano ogni particolare ambito.

Pertanto, i sottoelencati Protocolli, elaborati a inizio pandemia, sono costantemente aggiornati sulla base delle normative vigenti e gli aspetti correlati all'operatività degli scali e allo sviluppo del traffico:

- *Protocollo Aziendale*: le misure in capo al Datore di lavoro, a tutela dei dipendenti e dei soggetti terzi che, rientrano nelle tutele previste dal D. Lgs. 81/08;
- *Protocollo Operativo Sanitario di Linate* e il *Protocollo Operativo Sanitario di Malpensa*, che raccolgono tutte le misure in capo al Gestore aeroportuale:
 - a tutela dei Passeggeri e degli Utenti aeroportuali;
 - di indirizzo e coordinamento di tutti i soggetti aeroportuali per regolamentare le aree di lavoro comuni.

Al fine di impedire l'accesso alla aerostazione a chi presenti temperatura maggiore di 37.5 °C, in entrambi gli aeroporti di Linate e Malpensa, sono stati individuati specifici punti di accesso e di uscita all'edificio che consentono di garantire la separazione dei flussi e la misurazione della temperatura di ogni persona che volesse entrare in aerostazione.

È obbligatorio per tutte le persone presenti all'interno dell'aerostazione indossare sempre una mascherina protettiva.

All'interno del terminal continuano ad essere attuate specifiche procedure al fine di garantire una distanza interpersonale di almeno 1 metro, a meno che non si tratti di componenti del medesimo nucleo familiare. In particolare, sono attivate le seguenti azioni:

- presenza di adesivi a terra sia in tutte le aree di attesa e accodamento sia all'interno del terminal;
- nelle aree in cui sono possibili maggiori assembramenti sono presenti dei "facilitatori" che invitano le persone a rispettare le corrette distanze di sicurezza;
- riduzione del numero delle sedute disponibili;
- installazione di barriere protettive in plexiglass nelle postazioni operative che prevedono interazione con i passeggeri.

La separazione interpersonale viene garantita anche a bordo dei bus che effettuano il trasporto dei passeggeri tra il terminal e l'aeromobile, dove il numero massimo di passeggeri consentiti a bordo è stato ridotto del 50% rispetto alla capienza massima.

Presso i punti di ristoro e servizi commerciali, il titolare degli spazi assegnati in sub-concessione deve garantire il mantenimento almeno della distanza interpersonale di sicurezza e dovrà garantire il rispetto delle misure di volta in volta emanate dal Governo (DPCM, Decreto-legge, Linee guida, ecc.) o dalla Regione Lombardia.

È assicurata la pulizia e l'igienizzazione di ambienti ed attrezzature attraverso la disinfezione delle superfici, attrezzature e aree, mentre sono stati distribuiti in modo capillare nelle diverse aree del terminal i dispenser di gel disinfettante.

È costantemente aggiornata una campagna informativa dedicata alle misure adottate in aeroporto e ai comportamenti che ognuno è tenuto a rispettare per il contenimento della diffusione del virus. Tale informativa viene diffusa sia in aeroporto tramite posters, monitor e messaggi vocali sia sui siti internet degli aeroporti in un'apposita sezione Covid-19.

Sono state installate presso l'aeroporto di Linate alcune applicazioni di prodotti in rame, con proprietà antibatteriche ed antivirali, come i corrimani presenti lungo le scale, le maniglie dei carrelli porta bagagli e i sostegni nei bus interpista.

La dimensione ambientale

L'impatto protratto della pandemia, che ha compromesso gravemente l'operatività dei nostri scali, e quindi le risorse per sostenere la progettualità definita nel piano industriale 2020-2024, non ha modificato la politica ambientale e gli indirizzi assunti a guida dello sviluppo dei nostri aeroporti, così come rinnovata nel 2019. Prosegue pertanto l'impegno del Gruppo SEA per coniugare il valore fondamentale del rispetto e della salvaguardia del patrimonio ambientale con lo sviluppo dei processi aziendali.

Airport Carbon Accreditation e Carbon Neutrality degli aeroporti di Milano

Il Gruppo SEA si conferma proattivo nel contesto della riduzione delle emissioni di CO₂ e, in particolare, di quelle derivanti dalle attività poste sotto il suo diretto controllo o fortemente influenzabili (scopo 1 e 2)⁹.

Nell'ambito del programma Airport Carbon Accreditation, SEA ha rinnovato nel giugno 2019 l'accreditamento al livello 3+, Neutralità, per entrambi gli scali di Milano Linate e Milano Malpensa. Tale accreditamento è stato esteso a giugno 2021 in conseguenza della pandemia di Covid-19.

La progettualità europea

Nell'ambito del programma Horizon 2020 sono in corso le attività legate ai seguenti progetti:

- SATIE: Security of Air Transport Infrastructure of Europe; il progetto, iniziato a maggio 2019 e della durata di 24 mesi, intende adottare un approccio olistico sulla prevenzione delle minacce cyber-fisiche, il rilevamento, la risposta e la mitigazione negli aeroporti, garantendo al contempo la protezione di sistemi critici, dei dati sensibili e dei passeggeri.
- ClimOp: Climate assessment of innovative mitigation strategies towards Operational improvements in Aviation. Il progetto durerà 42 mesi ed ha avuto come data di inizio ufficiale il 1° gennaio 2020.
- ORCHESTRA: il progetto, avviato a maggio 2021 per una durata di 36 mesi, ha come obiettivo quello di fornire un ecosistema di gestione del traffico multimodale (MTME - multimodal traffic management ecosystem) che, oltre a potenziare la collaborazione e la sincroniz-

⁹Scopo1 Emissioni dirette: emissioni associate alle fonti che sono possedute o che si trovano sotto il controllo della società.

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

zazione delle operazioni all'interno e tra le modalità di trasporto, contribuisca a migliorare la sicurezza, aumentando l'accessibilità e riducendo le emissioni.

- OLGA: il progetto, coordinato da AdP (Aeroports de Paris), riunisce 42 partner, tra cui SEA, che formano un consorzio diversificato, che include grandi e piccoli aeroporti, compagnie aeree, industria, ricercatori e piccole/medie imprese, è finalizzato a consentire la transizione verso una mobilità a basse emissioni di carbonio e una società resiliente ai cambiamenti climatici. Rientra in un disegno più grande in cui l'Europa punta a diventare il primo continente neutrale dal punto di vista climatico.

Nell'ambito del programma CEF (Connecting Europe Facilities), sono in corso le attività legate ai seguenti progetti:

- FENIX: il progetto iniziato ad aprile 2019 e di durata di 36 mesi, per cui è stata chiesta una proroga, ha l'obiettivo di potenziare il coinvolgimento degli stakeholders in ambito della logistica, nell'ottica di una pianificazione collaborativa e di un monitoraggio in vari scenari e contesti, con riferimento alle reti transeuropee dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.
- ITAIR ISAC: il progetto si propone di migliorare le capacità informatiche degli operatori aeroportuali italiani attraverso la creazione di un Centro di Analisi della condivisione delle informazioni. La fase operativa è stata avviata il 01/09/2020 e durerà 36 mesi.
- MXP-NLINE: Le attività sono state avviate in data 01/04/2020 e si concluderanno entro giugno 2024. Il progetto, sviluppato in partnership con FERROVIE-NORD, consiste nei lavori di realizzazione del collegamento ferroviario tra il Terminal 2 dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa e la linea RFI del Sempione.
- Milan East Hub Gate: Le attività sono state avviate in data 01/03/2020 e si concluderanno entro giugno 2022. L'iniziativa, sviluppata in partnership con il Comune di Milano, il Comune di Segrate e RFI, ha come obiettivo il completamento della progettazione di fattibilità tecnico-economica (PFTE) della nuova stazione di Segrate e del prolungamento della linea metropolitana M4 per collegare l'aeroporto core di Milano Linate alla nuova Stazione AV di Segrate.
- PASS4CORE: le attività sono state avviate in data 01/04/2020 e si concluderanno entro giugno 2024. Il contesto di riferimento entro cui si sviluppa l'azione proposta è rappresentato dallo sviluppo e miglioramento di una rete di parcheggi sicuri e protetti per mezzi pesanti lungo la rete stradale primaria in Italia.

Processi di gestione ambientale

In riferimento al Master Plan Linate 2030, si è conclusa positivamente la procedura di VIA con la pubblicazione del Provvedimento di compatibilità ambientale, Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. A seguito della successiva pubblicazione sulla G.U. della Repubblica Italiana, è stato concordato con ENAC di attivare le procedure per l'avvio della Conferenza di Servizi necessaria a conseguire la conformità urbanistica, che si è tenuta in data 12 luglio 2021 con esito positivo.

Relativamente al Nuovo Master Plan Malpensa 2035 ENAC ha approvato la Relazione Tecnica a dicembre 2019 e sulla base dello stesso documento è stato elaborato il SIA trasmesso ad ENAC il 6 marzo 2020 e si è quindi concordato con lo stesso ente l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il giorno 26 giugno 2020. L'avvio formale della procedura è accompagnato da primi incontri di illustrazione dei principali contenuti con gli enti maggiormente interessati (comuni del CUV, Regione Lombardia, Parco Regionale del Ticino). In data 19 aprile 2021 DG CRESS del Ministero della Transizione Ecologica ha trasmesso formalmente la richiesta di chiarimenti e integrazioni, contenente le osservazioni della Commissione VIA e degli altri enti che si sono espressi nel corso della procedura.

A seguito di valutazione dell'impegno necessario per predisporre le integrazioni richieste, SEA ha concordato con ENAC di prorogare di sei mesi il termine di presentazione previsto, fino al 19 settembre 2021.

Mitigazioni ambientali

Sul tema normativo della mitigazione delle abitazioni site nell'intorno di Linate si è concluso il piano per la mappatura completa dei ricettori sensibili nell'intorno aeroportuale, che consentirà di avere una base informativa completa e affidabile su cui progettare gli interventi che seguiranno l'approvazione del nuovo Master Plan di Linate. Nel corso del 2020 è stato finalizzato il capitolato tecnico per l'affidamento dell'incarico di predisposizione del Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. Tale Piano sarà ultimato tra la fine del 2021 e l'inizio del 2022 per poi essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente per l'approvazione. Il piano di mappatura dei ricettori sensibili citato per Linate sarà esteso anche al territorio di Malpensa, con analoga finalità ma inquadrata nel processo di definizione della zonizzazione acustica e analisi degli impatti ambientali derivanti dagli sviluppi dello scalo recepiti nel nuovo Master Plan al 2035.

Gestione delle risorse umane

Organico

Al 30 giugno 2021 il numero delle risorse del Gruppo SEA è pari a 2.752, in riduzione di 36 unità rispetto al 31 dicembre 2020 (-1,3%). Il numero di Full Time Equivalent nel periodo in esame è stato pari a 2.694, in riduzione di 64 unità (era pari a 2.758 nel 2020).

Al 30 giugno 2021 la presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 29% degli *Headcount*, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

Organizzazione

Nel corso del primo semestre sono stati effettuati due importanti interventi organizzativi. La Direzione Infrastructures Development si è dotata di un approccio end-to-end alla gestione complessiva del progetto, con la creazione di due funzioni di Project Management responsabili del Procedimento delle fasi di Progettazione ed Esecuzione, e la centralizzazione in altre funzioni dei servizi a supporto. La Direzione Maintenance ha costituito un Maintenance Competence Center nell'ambito dell'ingegneria di manutenzione, allo scopo di fornire supporto specialistico alle funzioni di manutenzione di campo per i diversi ambiti manutentivi.

Formazione

Nel primo semestre del 2021 tutte le attività e gli interventi di formazione manageriale hanno avuto come obiettivo il coinvolgimento diretto delle persone, per accrescere e mantenere alto il livello di engagement e la motivazione.

Sono proseguite nel primo semestre 2021 le attività formative del percorso "Alzare lo Sguardo" dedicato ai dipendenti under 35 inseriti in azienda negli ultimi anni con l'obiettivo di sviluppare, attraverso attività, workshop ed esperienze, le competenze personali e manageriali per facilitare l'inserimento ed amplificarne il potenziale innovativo.

Nel 2021 SEA ha aderito al Progetto STEAMiamoci di Assolombarda, nato per promuovere azioni concrete per ridurre il gap di genere, sostenere l'importanza delle donne nel tessuto culturale e produttivo, trovare misure per aumentarne incidenza e valore.

SEA ha confermato la sua partnership con il Politecnico per supportare la seconda edizione del Master Fonda-

menti del Trasporto Aereo. Dal 14 al 20 aprile 2021 è stata organizzata una classe virtuale in cui gli studenti hanno potuto seguire gli interventi del personale SEA delle direzioni Operations di Malpensa e Linate, Maintenance, Environment and Airport Safety, Infrastructures Development.

Relativamente alla formazione mandatoria prevista dalle vigenti normative, nel corso del primo semestre 2021 sono state attivate, in collaborazione con la Direzione Auditing, le seguenti iniziative:

- sono stati formati al Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001, Misure Anticorruzione e Whistleblowing tutti i primi riporti della Direzione Maintenance;
- è proseguita la campagna per il completamento, tramite la divulgazione su SEAnet, delle Brochure formative Anticorruzione e 231/01 al personale SEA mediante la lettura e presa visione.

Nel corso del primo semestre 2021 è stato attivato il processo di Talent Management per alcuni dipendenti, con la finalità di garantire la crescita professionale interna per la copertura di ruoli manageriali chiave per l'organizzazione.

Welfare

Anche i primi sei mesi del 2021 sono stati condizionati dall'emergenza pandemica e la programmazione delle iniziative di welfare aziendale, partita con l'analisi di quanto offerto nel 2020 (con una adesione di circa il 77% dei lavoratori che hanno usufruito almeno di un servizio nel corso dell'anno) ha confermato da un lato la scelta di dare continuità alle iniziative che non comportano presenza fisica in azienda e che rappresentano un supporto al reddito delle persone, e dall'altro la necessità di modificare le modalità di erogazione di altre.

Di seguito si segnalano le principali iniziative del primo semestre del 2021:

- Genitori Digitali un percorso formativo online, nato per accompagnare i genitori di ragazzi tra 6 e 15 anni in un'esperienza di apprendimento e confronto sulle competenze digitali;
- Borse di studio universitarie: progetto che offre un riconoscimento economico ai figli dei colleghi che sono impegnati negli studi universitari e hanno ottenuto un buon risultato in termini di voti o punteggio di laurea;
- Assistente Sociale in Azienda: servizio a disposizione dei dipendenti del gruppo che necessitano di un supporto o di un counselling per problematiche personali o familiari.

Comunicazione Interna

Nel corso del primo semestre 2021 le attività di comunicazione interna si sono prevalentemente concentrate sulla condivisione degli scenari e delle strategie definiti dall'Azienda per affrontare il prossimo futuro, e sul coinvolgimento diretto delle persone nella redazione di contributi redazionali rivolti al pubblico interno.

Tutte le attività, con principale touchpoint SEAnet, hanno avuto l'obiettivo di stimolare, attraverso meccanismi di apertura e partecipazione, l'ingaggio su messaggi "corporate" e azioni promosse e, in generale, una disposizione positiva nei confronti dell'azienda e del proprio lavoro.

A fine febbraio l'organizzazione di un incontro online, "Evolvere nella trasformazione", trasmesso in diretta streaming, ha potenzialmente consentito a tutto il personale di partecipare alla presentazione da parte del Top Management degli "scenari per costruire il nostro futuro". Un'operazione di coinvolgimento che è proseguita attraverso la successiva proposta di un palinsesto di iniziative dall'identità precisa e riconoscibile e caratterizzate da un approccio simile.

Relazioni Industriali

Nel primo semestre del 2021 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali sia sulle tematiche operative sia su quelle strettamente legate alla gestione della crisi derivante dal Covid-19. Il "Comitato Covid" nei mesi da gennaio a giugno, si è regolarmente incontrato per discutere sia delle procedure e dei regolamenti di sicurezza introdotti per il contrasto al Covid-19 sia per gli aggiornamenti riguardanti tematiche di natura gestionale:

- In data 19 febbraio 2021 è stato sottoscritto tra SEA e le Organizzazioni Sindacali un Verbale di Accordo Quadro volto a definire obiettivi, principi ispiratori e strumenti da utilizzare per far fronte al perdurare della crisi derivante da Covid-19 su un orizzonte di piano dal 2021 al 2025. Nel Verbale di Accordo Quadro in particolare, agendo su tre linee guida di intervento ispirate ai principi della salvaguardia occupazionale e della mitigazione degli impatti sociali, è stato condiviso:
 - il ricorso ad ammortizzatori sociali per il personale turnista per la mitigazione degli effetti della crisi;
 - l'attivazione di un piano di uscite, da attuarsi nel periodo 2022-2025, per i lavoratori che maturano i requisiti pensionistici entro il 31/12/2028;
 - l'attivazione di un piano di incentivazione vo-

lontaria (nel corso del 2022) a concorrenza degli esodi obbligatori per pensionamento, per un totale di 550 FTE in esubero.

Infine, SEA e le Organizzazioni Sindacali hanno concordato di avviare un confronto finalizzato a dare nuovo impulso al sistema integrato di Welfare (Associazione NOISEA/Cassa Assistenza).

- In data 11 marzo 2021 è stato sottoscritto un Verbale di Accordo volto all'attivazione di ammortizzatori sociali per far fronte al perdurare della crisi derivante dal Covid-19. Lo strumento individuato è stato quello della Cassa Integrazione Guadagni in Deroga (CIGD) per una durata complessiva di 12 settimane (dal 16 marzo 2021 al 6 giugno 2021) per i lavoratori operanti sugli scali di Linate e Malpensa.
- Con Verbale di Accordo del 19 maggio 2021 è stata poi confermata la possibilità di utilizzare la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga (CIGD) per un ulteriore periodo di 28 settimane (dal 7 giugno 2021 al 18 dicembre 2021) per il medesimo bacino.
- In data 27 maggio 2021 sono stati sottoscritti due Verbali di Accordo per accedere ad un piano di formazione finanziata che prevede la partecipazione di oltre 100 lavoratori, operanti presso gli aeroporti di Linate e Malpensa, per un monte formativo di oltre 700 ore. Tale piano si prefigge l'obiettivo di supportare i processi di *change management and innovation*.

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel primo semestre 2021 il Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL), certificato secondo la norma UNI ISO 45001:2018, è stato monitorato mediante la conduzione di audit interni, audit presso concessionaires (operatori commerciali retail/non retail) e safety walk. Sono state analizzate le criticità rilevate e si è pianificata l'implementazione delle conseguenti azioni correttive, finalizzate alla riduzione e del controllo dei rischi in ambito di SSL. L'attività di monitoraggio on site si è concretizzata attraverso l'espletamento delle ordinarie safety walk "SSL", mirate a verificare aspetti di Salute e Sicurezza sul Lavoro, e di safety walk "Covid" orientate specificatamente alla valutazione della corretta attuazione delle misure di contrasto all'emergenza sanitaria definite nei Protocolli Operativi Sanitari e Aziendale.

Nel mese di febbraio 2021 si sono svolte 3 giornate di Hygiene Risk Assessment (Follow up semestrale), condotte dal Certificatore TUV Italia, funzionali alla valutazione a distanza di tempo dell'efficacia e adeguatezza delle misure anti-Covid implementate da SEA.

L'assessment ha avuto esito positivo riconfermando l'attestazione di conformità al modello Hygiene Synopsis (TUV) già rilasciata a luglio 2020 per entrambi gli scali societari.

Per quanto attiene alle attività di Prevenzione Incendi, a inizio 2021 è stata revisionata la programmazione del Piano triennale delle Prove di Emergenza ed Evacuazione per i siti di Malpensa e Linate, che lo scorso anno era stato condizionato dall'emergenza Covid-19. Sono state calendarizzate circa 18 prove/anno, con una particolare intensità nel primo semestre 2021 durante il quale sono state condotte 13 simulazioni, concluse con esito positivo.

Dalla metà del mese di febbraio, sono proseguite le attività di Health and Safety at Work finalizzate alla gestione dell'emergenza Covid-19:

- aggiornamento del DVR aziendale, in accordo con il Medico Competente, per la parte relativa al rischio biologico potenziale da Covid-19;
- aggiornamento del protocollo per la gestione degli impianti di condizionamento e del protocollo delle igienizzazioni;
- definizione di ulteriori DPI (mascherine FFP2 e sovra occhiali protettivi) per le figure professionali (adt. PRM, Facilitatori) maggiormente esposte a contatti ravvicinati con pax in arrivo dal Regno Unito, in ragione della maggior contagiosità sviluppata dalla variante inglese B117 del virus;
- aggiornamento della tabella di riepilogo dei DPI anti Covid, previsti per ciascuna figura professionale, disponibile sulla intranet aziendale;
- presentazione all'inizio del mese di giugno al Comitato Aziendale Covid-19 dell'ultimo aggiornamento del "Protocollo Aziendale delle misure di contrasto e contenimento della diffusione del virus";
- partecipazione ai vari gruppi di lavoro per gli aggiornamenti dei "Protocolli Operativo Sanitari" di Malpensa e Linate, che raccolgono e definiscono tutte le misure, in tema emergenza Covid-19, in capo al Gestore aeroportuale.

Il Servizio Prevenzione e Protezione interaziendale ha inoltre provveduto a:

- aggiornare la valutazione dei rischi per le mansioni interessate da mutamenti organizzativi conseguenti alle variazioni intervenute sullo scalo di Malpensa;
- aggiornare la valutazione dei rischi da Stress Lavoro-Correlato, sulla base dei dati consuntivati nel 2020, riscontrando una situazione di rischio non rilevante per tutte le figure professionali aziendali;

- supportare tecnicamente le varie funzioni aziendali che gestiscono attività oggetto di appalto nella predisposizione e aggiornamento dei DUVRI ai sensi dell'art. 26 D. Lgs. 81/08;
- elaborare, in accordo con tutte le altre funzioni aziendali coinvolte, la Procedura Operativa: Gestione Infortuni/Incidenti a Terzi;
- supportare le funzioni aziendali coinvolte nell'operazione di dislocamento in vari punti strategici dei sedimi aeroportuali dei Defibrillatori Semiautomatici Esterni (DAE);
- supportare, per gli aspetti tecnici, la Direzione HR nella predisposizione della documentazione richiesta dagli enti di controllo relativamente ad indagini sugli infortuni sul lavoro o su specifici casi di malattie professionali;
- gestire i rapporti con i RLS riguardo a: scambio d'informazioni e comunicazioni, gestione delle segnalazioni, consultazione preventiva in ordine alla valutazione dei rischi, alla individuazione, programmazione, realizzazione e verifica della prevenzione in generale e di quanto connesso all'emergenza Covid-19 in particolare.

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

Sono proseguite, da parte degli Esperti Qualificati in radioprotezione, le attività di monitoraggio a tutela della salute dei lavoratori, attraverso specifiche dosimetrie ambientali e personali delle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi, nonché attraverso apposite verifiche strumentali sulle apparecchiature radiogene detenute e utilizzate dal personale di SEA. Inoltre, hanno contribuito alla redazione della documentazione necessaria a formalizzare agli Enti competenti, le variazioni alla pratica di detenzione di sorgenti radioattive, di ciascun scalo.

È proseguita, come da programma, l'attività di sorveglianza sanitaria sui lavoratori esposti a particolari rischi per la salute con l'effettuazione delle visite periodiche da parte dei quattro Medici Competenti aziendali.

L'andamento infortunistico nei primi 6 mesi del 2021 ha evidenziato un leggero decremento degli infortuni sul lavoro sugli scali societari rispetto allo stesso periodo del 2020, già caratterizzato da una marcata riduzione rispetto ad analogo periodo del 2019 condizionata dalla riduzione delle attività in conseguenza alla situazione pandemica.

SISTEMA DI CORPORATE GOVERNANCE

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

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

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

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

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

Il Consiglio di Amministrazione di SEA ha istituito al proprio interno due Comitati previsti dal Codice di Autodisciplina, aventi funzioni propositive e consultive nei confronti dell'organo amministrativo (ovvero il Comitato

Controllo, Rischi e Sostenibilità e il Comitato Remunerazione e Nomine). I Comitati sono composti da Consiglieri di Amministrazione non esecutivi e in maggioranza indipendenti. Le prerogative dei Comitati sono stabilite dalle deliberazioni dell'organo amministrativo che li ha istituiti ispirandosi alle raccomandazioni e ai principi del Codice di Autodisciplina; delle riunioni dei comitati vengono redatti verbali conservati agli atti della Società.

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

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

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

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

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

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

SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE DEI RISCHI

Premessa

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

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

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

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

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

Il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria di SEA assicura lo scambio di dati e informazioni con

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

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

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

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

- 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.

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.

Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

Il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS), nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019 ed in carica alla data del 30 giugno 2021, è composto dai Consiglieri Patrizia Giangualiano, con funzioni di Presidente del Comitato, Rosario Mazza e Pierfrancesco Barletta.

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

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

Responsabile della funzione di Internal Audit

La verifica sull'idoneità e funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è affidata alla Direzione *Auditing*. Il Responsabile della Direzione *Auditing* riferisce al Presidente e al Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità; non è responsabile di alcuna area operativa e non dipende gerarchicamente da alcun responsabile di aree operative, ivi incluse le aree amministrazione e finanza. Il Responsabile *Auditing* verifica l'operatività e l'adeguatezza del sistema di controllo interno e gestione dei rischi ed il rispetto delle procedure interne a tal fine emanate. Il Responsabile *Auditing* gode di autonomia di spesa ed estende la propria attività a tutte le società del Gruppo SEA attraverso specifici contratti di service. La Direzione *Auditing* SEA, analogamente, dipende gerarchicamente dal Presidente e funzionalmente dal Consiglio di Amministrazione e dal Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità. Alla Direzione *Auditing* è affidata la verifica sull'effettività, idoneità e mantenimento del Modello di Organizzazione e Ge-

stione ex D.lgs. n. 231/2001 su disposizione degli Organismi di Vigilanza di SEA e delle sue controllate. Alla Direzione *Auditing* è stata affidata inoltre, con delibera dal Consiglio di Amministrazione del 22 febbraio 2018, l'attività di verifica sull'adeguatezza ed efficace attuazione del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di SEA, certificato secondo lo Standard UNI ISO 37001:2016.

Società di Revisione legale dei conti

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

Organismo di Vigilanza ex D.lgs. 231/2001

L'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019 e in carica alla data del 30 giugno 2021 è composto da quattro membri: due membri indipendenti esterni, Giovanni Maria Garegnani e Lorenzo Enrico Lamperti, un Consigliere non esecutivo ed indipendente, Luciana Rovelli, e il Direttore della funzione *Auditing*, Ahmed Laroussi B.

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

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

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

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

SEA ha adottato un Modello di organizzazione e gestione ex D.lgs. 231/2001 in conformità alle disposizioni del Decreto legislativo 231 del 2001 recante la "disci-

plina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica" (il "Decreto"), per prevenire la commissione dei reati ivi previsti. Il Modello è stato adottato dal Consiglio di Amministrazione di SEA con delibera del 18 dicembre 2003 e successivamente modificato e integrato, da ultimo, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 25 marzo 2021 ed include tutti i reati previsti dal Decreto al 30 giugno 2021. Il Modello si compone di una "Parte Generale", di una "Parte Speciale" e dei singoli "Componenti". Le società controllate da SEA hanno adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. 231/2001.

Procedura per le Operazioni con Parti Correlate

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

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

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

Codice di Condotta

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

Il Comitato Etico, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019, è composto dal Presidente del Consiglio di Amministrazione Michaela Castelli, con funzioni di Presidente del Comitato, dal Consigliere non esecutivo di SEA Davide Corritore, e dai responsabili delle direzioni aziendali "Human Resourc-

es" Massimiliano Crespi e "Auditing" Ahmed Laroussi B. Il Comitato Etico ha tra i suoi compiti principali la promozione della divulgazione del Codice Etico e la vigilanza sull'osservanza dello stesso.

Referente per l'Anticorruzione

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

Misure anticorruzione

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

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.

GRUPPO SEA

BILANCIO CONSOLIDATO

SEMESTRALE ABBREVIATO

Bilancio

Consolidato

semestrale

abbreviato

PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA CONSOLIDATA

(in migliaia di euro)	Note	30 giugno 2021		31 dicembre 2020	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	955.293		968.767	
Immobilizzazioni materiali	8.2	207.290		212.591	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	13.103		10.662	
Investimenti immobiliari	8.4	3.402		3.402	
Partecipazioni in società collegate	8.5	61.474		66.127	
Altre partecipazioni	8.6	1		1	
Imposte differite attive	8.7	116.441		93.735	
Altri crediti non correnti	8.8	48.650		48.651	
Totale Attività non correnti		1.405.654		1.403.936	
Rimanenze	8.9	1.937		2.027	
Crediti commerciali	8.10	64.523	6.954	51.400	6.372
Crediti per imposte	8.11	1.276		1.936	
Altri crediti correnti	8.11	8.581		7.654	
Cassa e disponibilità liquide	8.12	240.272		588.313	
Totale Attivo corrente		316.589	6.954	651.330	6.372
TOTALE ATTIVO		1.722.243	6.954	2.055.266	6.372
Capitale sociale	8.13	27.500		27.500	
Altre riserve	8.13	204.825		332.284	
Risultato del Gruppo	8.13	(73.960)		(128.576)	
Patrimonio netto di Gruppo		158.365		231.208	
Patrimonio netto di terzi		29		28	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi	8.13	158.394		231.236	
Fondo rischi e oneri	8.14	204.866		202.343	
Fondi relativi al personale	8.15	43.755		45.622	
Passività finanziarie non correnti	8.16	599.042		871.102	
Altri debiti non correnti	8.17	85.736		87.808	
Totale Passività non correnti		933.399		1.206.875	
Debiti commerciali	8.18	109.625	10.093	110.465	7.150
Debiti per imposte dell'esercizio	8.19	9.297		8.351	
Altri debiti	8.20	156.481		154.402	
Passività finanziarie correnti	8.16	355.047		343.937	
Totale Passivo corrente		630.450	10.093	617.155	7.150
TOTALE PASSIVO		1.563.849	10.093	1.824.030	7.150
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.722.243	10.093	2.055.266	7.150

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	1° semestre 2021		1° semestre 2020	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	112.288	8.667	141.095	11.614
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	9.279		15.155	
Totale ricavi		121.567	8.667	156.250	11.614
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(64.455)		(68.885)	
Materiali di consumo	9.4	(18.450)		(17.054)	
Altri costi operativi	9.5	(53.625)		(58.337)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(8.544)		(13.999)	
Totale costi operativi		(145.074)	(8.718)	(158.275)	(11.132)
Margine Operativo Lordo / EBITDA *		(23.507)	(51)	(2.025)	482
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	(12.881)		(604)	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(7.816)		(11.022)	
Ammortamenti	9.9	(34.978)		(39.146)	
Risultato operativo		(79.182)	(51)	(52.797)	482
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	(4.654)	(4.654)	(5.764)	(5.764)
Oneri finanziari	9.11	(12.445)		(8.671)	
Proventi finanziari	9.11	159		41	
Risultato prima delle imposte		(96.122)	(4.705)	(67.191)	(5.282)
Imposte	9.12	22.163		17.331	
Risultato netto		(73.959)		(49.860)	
Risultato di pertinenza dei terzi		1		0	
Risultato del Gruppo		(73.960)	(4.705)	(49.860)	(5.282)
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.13	(0,30)		(0,20)	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.13	(0,30)		(0,20)	

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

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021		1° semestre 2020	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Risultato del Gruppo	(73.960)	(4.705)	(49.860)	(5.282)
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	844		913	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	(203)		(219)	
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	641		694	
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	626		(69)	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(150)		17	
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	476		(52)	
Totale altre componenti dell'utile complessivo	1.117		642	
Totale risultato complessivo dell'esercizio	(72.843)		(49.218)	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	(72.844)		(49.218)	
- Interessi di minoranza	1		0	

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021		1° semestre 2020	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Risultato prima delle imposte	(96.122)		(67.191)	
<i>Rettifiche:</i>				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	34.978		39.146	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	2.747		3.285	
Variazione dei fondi del personale	(1.262)		(1.738)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	12.430		731	
Oneri finanziari netti	12.286		8.630	
(Proventi)/ oneri da partecipazioni	4.654		5.764	
Altre variazioni non monetarie	(971)		(1.560)	
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	(31.260)		(12.933)	
Variazione rimanenze	95		(282)	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(26.198)	582	72.160	10.284
Variazione altre attività non correnti	1		8	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	405	2.943	(79.300)	(7.184)
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	(25.697)	3.525	(7.414)	3.100
Imposte sul reddito pagate	(742)		(5.880)	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività operativa	(57.699)	3.525	(26.227)	3.100
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>				
- immateriali ^(*)	(10.380)		(15.749)	
- materiali	(4.218)		(7.728)	
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>				
- materiali			2	
Dividendi incassati				
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di investimento	(14.598)		(23.475)	
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi / (decrementi) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(261.834)		288.283	
Variazione altre attività / passività finanziarie	(851)		(1.032)	
Dividendi distribuiti	(2)		(1)	
Interessi e commissioni pagati	(13.210)		(12.944)	
Interessi incassati	153		36	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	(275.744)		274.342	
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	(348.041)	3.525	224.640	3.100
Disponibilità liquide di inizio periodo	588.313		87.521	
Disponibilità liquide di fine periodo	240.272		312.161	
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine periodo riportati in bilancio	240.272		312.161	

^(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per il primo semestre 2021 è pari 3.950 migliaia di euro a fronte di 5.606 migliaia di euro del primo semestre 2020.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Capitale	Riserva legale	Perdite a nuovo L.178 del 30/12/2020	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva (perdite)/utili attuariali	Riserve hedge accounting contratti derivati	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
Saldo al 31 dicembre 2019	27.500	5.500		206.698	(3.264)	(2.260)	124.419	358.593	27	358.620
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione dell'utile di esercizio 2019				124.419			(124.419)	0		0
Altri movimenti										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					(156)	1.347		1.191		1.191
Risultato dell'esercizio							(128.576)	(128.576)	1	(128.575)
Saldo al 31 dicembre 2020	27.500	5.500		331.117	(3.420)	(913)	(128.576)	231.208	28	231.236
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione del risultato 2020			(128.576)				128.576	0		0
Altri movimenti										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					476	641		1.117		1.117
Risultato del periodo							(73.960)	(73.960)	1	(73.959)
Saldo al 30 giugno 2021	27.500	5.500	(128.576)	331.117	(2.944)	(272)	(73.960)	158.365	29	158.394

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

1. INFORMAZIONI GENERALI

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

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

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

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

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

Il Gruppo SEA, attraverso la società SEA Prime SpA, ge-

stisce l'aviazione generale, offrendo servizi e facilities ad alto valore aggiunto.

Si segnala che il Gruppo detiene al 30 giugno 2021 le seguenti partecipazioni in società collegate e valutate con il metodo del Patrimonio netto: (i) Dufrital (partecipazione del 40%) che opera nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Firenze, Genova e Verona; (ii) Malpensa Logistica Europa (partecipazione del 25%) che opera nelle attività di logistica integrata; (iii) SEA Services (partecipazione del 40%) che è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano; (iv) Disma (partecipazione del 18,75%) che è attiva nella gestione di un impianto per lo stoccaggio e la distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'Aeroporto di Milano Malpensa; (v) SACBO (partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale) società a cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio, e (vi) Airport Handling SpA (partecipazione pari al 30% del capitale sociale) società che si occupa di servizi di assistenza ai passeggeri, alle merci e agli aeromobili ed equipaggi di tutti i vettori.

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

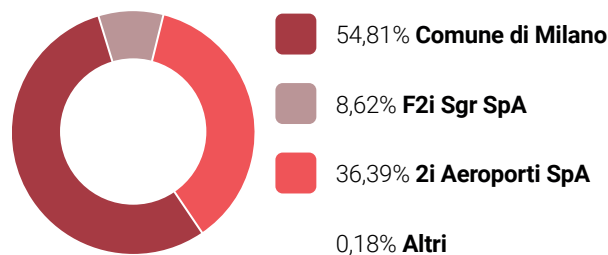
Alla data di predisposizione del presente documento l'azionariato è così suddiviso:

Azionisti pubblici 8 enti/società

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

Azionisti privati

2i Aeroporti SpA	36,39%
F2i Sgr SpA ^(**)	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
Totale	45,05%



^(*) Titolare di azioni di categoria A

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

2. CONFORMITÀ AI PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore alla data di approvazione dello stesso, emessi dall'*International Accounting Standards Board* e omologati dall'Unione Europea. Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC"), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* ("SIC"). In particolare, il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in applicazione dello IAS 34 relativo ai bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, tale Bilancio Consolidato semestrale abbreviato non comprende, pertanto, tutte le informazioni richieste dal bilancio annuale e deve essere letto unitamente al bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, con particolare riferimento all'analisi del contenuto delle voci di bilancio, essendo l'informativa finanziaria della presente Relazione Finanziaria semestrale prevalentemente volta, ai sensi dello IAS 34, alla individuazione delle motivazioni delle variazioni intervenute nelle voci comparative. Nella redazione del Bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2021 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2020, opportunamente aggiornati come di seguito indicato in ipotesi in cui gli stessi fossero di recente emissione.

La redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato e delle relative note esplicative in applicazione degli IFRS richiede da parte degli Amministratori l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività della relazione semestrale e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data del 30 giugno 2021. Se nel futuro tali stime e assunzioni, che sono basate sulla miglior valutazione da parte degli Amministratori stessi, dovessero differire dalle circostanze effettive, sarebbero modificate in modo appropriato nel periodo in cui le circostanze stesse variano. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi immediatamente a Conto Economico.

Si evidenzia, inoltre, che la L. 30 dicembre 2020, n. 178. "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" ai commi 714-720, al fine di mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale derivanti dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha istituito un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, destinato alla com-

pensazione, nel limite di 450 milioni di euro, dei danni subiti dai gestori aeroportuali in possesso del prescritto Certificato rilasciato da ENAC. Con il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, comma 2, il fondo è stato incrementato di 300 milioni di euro, di cui 285 milioni sono destinati ai gestori aeroportuali, portando a 735 milioni di euro la quota del fondo destinata a compensare i danni subiti dalle società di gestione.

La Commissione Europea in data 26 luglio 2021 ha diramato un comunicato stampa con cui rende noto di aver approvato, ai sensi dell'art. 107 2b del TFUE, il regime di aiuti di cui sopra.

Il Gruppo SEA non ha registrato nel conto economico 2020, né al 30 giugno 2021 tale "contributo in conto esercizi" in quanto il Decreto Ministeriale attuativo non è stato ancora emanato.

Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le immobilizzazioni immateriali e le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono analizzate al fine di identificare l'esistenza di eventuali indicatori di riduzione del loro valore. Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è il maggiore tra il suo fair value, ridotto dei costi di vendita e il suo valore d'uso, laddove quest'ultimo è il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore di realizzo è determinato in relazione alla cash generating unit cui tale attività appartiene. Nel determinare il fair value si considera il costo di acquisto di uno specifico bene che tiene conto di un coefficiente di deprezzamento (tale coefficiente tiene conto delle effettive condizioni del bene). Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati con un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Una riduzione di valore è riconosciuta a conto economico quando il valore di iscrizione dell'attività è superiore al valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività (o delle unità generatrici di flussi finanziari), a eccezione dell'avviamento, è ripristinato con imputazione a conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati gli ammortamenti.

Impairment test

Si segnala, inoltre, che taluni processi valutativi, in particolare quelli più complessi quali la determinazione di eventuali perdite di valore di attività non correnti, sono generalmente effettuati in modo completo solo in sede di redazione del bilancio annuale, allorché sono disponibili tutte le informazioni eventualmente necessarie, salvo i casi in cui, come accaduto nel primo semestre 2021, vi siano indicatori di *impairment* che richiedano un'immediata valutazione di eventuali perdite di valore.

I trigger event che hanno fatto emergere la necessità di effettuare un *impairment test* al 30 giugno 2021 sono riportati di seguito:

- riduzione traffico passeggeri causata dalle limitazioni agli spostamenti imposte dagli Stati per contenere la propagazione della pandemia;
- riduzione strutturale di traffico su segmento business travel causata dai substitutes (es: web meeting) che si prevede possano diventare un "new normal";
- resizing flotta dei vettori con fuori uso e/o cancellazione/posticipo di ordini di nuovi aeromobili;
- razionalizzazione network con riduzione basi operative dei vettori;
- resizing organici tramite piani di licenziamento/mobilità;
- difficoltà finanziarie di molte compagnie aeree;
- fallimento di compagnie già in difficoltà finanziarie prima della crisi Covid;
- tensione finanziaria generalizzata sui clienti non aviation.

Il test di *impairment*, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 30 luglio 2021, è stato effettuato a partire dal Piano Industriale 2021-2025 approvato dal Consiglio di Amministrazione del 19 gennaio 2021, con proiezioni 2021-2022 aggiornate per analisi di sostenibilità finanziaria (presentate al CdA dell'11 maggio 2021). A partire da questo riferimento, sono state effettuate delle proiezioni economiche-finanziarie di medio-lungo termine di traffico: dette proiezioni hanno riguardato il 2043, anno di scadenza della concessione come rideterminato a seguito del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (cd. Decreto Rilancio).

L'impairment test è stato condotto considerando il Gruppo SEA un'unica CGU in quanto:

- la generazione di flussi di cassa da parte dei due

aeroporti si basa in prevalenza sull'incasso dei diritti aeronautici tra cui i diritti passeggeri che vengono definiti a livello di "sistema" aeroportuale e considerando costi e investimenti sostenuti a livello consolidato;

- i nuovi modelli tariffari ART consentono al gestore un'articolazione delle tariffe per prodotto/terminal con il solo vincolo di mantenere la correlazione ai costi a livello di sistema aeroportuale;
- Linate e Malpensa rappresentano dal punto di vista industriale due prodotti con pricing e posizionamento di mercato distinto ma costituiscono insieme l'offerta di SEA;
- SEA ha riscontrato negli anni la stretta connessione dal punto di vista industriale tra lo sviluppo del traffico operato dai due scali; tale connessione è emersa anche in occasione del «bridge» con la chiusura di Linate per tre mesi del 2019 e nel corso dell'esercizio 2020 con l'utilizzo flessibile dei terminal da parte di SEA e dei vettori.

Il valore d'uso della CGU è stato determinato attraverso l'attualizzazione dei flussi futuri alla data del 30 giugno 2021. Per lo sconto dei flussi è stato utilizzato il WACC *nominal* post-tax, pari a 6,76%, in coerenza con gli *unlevered free cash-flows* prospettici stimati. Tale valore d'uso è stato quindi confrontato con il valore complessivo al 30 giugno 2021 di immobilizzazioni materiali, immateriali, diritti d'uso, investimenti immobiliari.

Il valore d'uso della CGU è risultato superiore al capitale investito netto, pertanto l'impairment test non ha evidenziato perdite durevoli di valore. A supporto di tale risultato è stata condotta un'analisi di sensitività dalla quale è emerso che il valore d'uso degli asset risulta superiore al loro valore di carico anche in caso di uno scenario di traffico peggiorativo rispetto allo scenario intermedio. In entrambi gli scenari di traffico è stato inoltre verificato che il valore d'uso della CGU risulta superiore al *carrying amount* anche a fronte di incrementi rilevanti del tasso di attualizzazione.

Il processo di impairment è stato svolto anche sulle partecipazioni in società collegate che, per la tipologia di attività svolta in ambito aeroportuale, risentono come il Gruppo SEA delle dinamiche di mercato in precedenza menzionate. Le partecipazioni oggetto di test di impairment sono Sacbo, Dufrital, SEA Services e Airport Handling. Le risultanze del test di impairment su tali partecipazioni sono state approvate in sede del Consiglio di Amministrazione del 30 luglio 2021.

La partecipazione in Malpensa Logistica Europa non è stata oggetto di test in quanto dalla verifica condotta

non sono emersi indicatori di impairment tenuto conto che la società è attiva nel segmento della logistica e nel Ground Handling Cargo, settori che hanno mostrato maggiore resilienza alla crisi e che i risultati positivi sono confermati anche nel 2021.

La partecipazione in Disma non è stata oggetto di test in quanto dalla verifica condotta non sono emersi indicatori di impairment tenuto conto che la subconcessione in scadenza a fine 2020, è stata prorogata fino al 2023 e che i risultati negativi saranno compensati dal significativo valore intrinseco degli asset, che al termine della subconcessione verranno devoluti gratuitamente a SEA.

Per determinare il valore d'uso delle partecipazioni sono stati presi a riferimento gli ultimi bilanci approvati, i budget, le proiezioni economico-finanziarie fornite dalle società, ove disponibili, e i principali driver operativi derivanti dalle Proiezioni 2021-2043 del Gruppo SEA. Sulla base delle suddette informazioni per ciascuna società partecipata oggetto di test sono state elaborate delle previsioni economico-finanziarie.

Il valore d'uso di ogni società collegata oggetto di test è stato determinato sulla base della metodologia dell'*unlevered Discounted Cash Flow* (DCFs), con i relativi tassi di attualizzazione coerenti con flussi di test, e confrontato con il valore contabile di iscrizione a bilancio della stessa. Inoltre, ai fini di corroborare i risultati del metodo principale sopra citato è stata effettuata anche un'analisi dei multipli di mercato, che ha confermato tali risultanze.

Gli impairment test effettuati su tali partecipazioni evidenziano che, alla data del 30 giugno 2021 non sussistono perdite di valore delle stesse.

Considerato che il valore recuperabile del capitale investito netto della CGU Gruppo SEA e del valore contabile delle partecipate sono stati determinati sulla base di stime, il Gruppo SEA non può assicurare che non si verifichi una perdita in periodi futuri. Stante l'attuale contesto di crisi del mercato, infatti, i diversi fattori utilizzati nell'elaborazione delle stime potrebbero essere rivisti al verificarsi di condizioni non in linea con quelle oggetto di previsione.

Visti i risultati degli impairment test sopra descritti alla data del 30 giugno 2021 non è risultato necessario procedere alla svalutazione delle immobilizzazioni materiali, immateriali, dei diritti d'uso, degli investimenti immobiliari e delle partecipazioni in società collegate.

2.1 Principi contabili di recente emissione

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS applicati dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2021

- In data 28 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato **"Covid-19 Related Rent Concessions (Amendment to IFRS 16)"**. Il documento prevede per i locatari la facoltà di contabilizzare le riduzioni dei canoni connesse al Covid-19 senza dover valutare, tramite l'analisi dei contratti, se è rispettata la definizione di lease modification dell'IFRS 16. Pertanto, i locatari che applicano tale facoltà potranno contabilizzare gli effetti delle riduzioni dei canoni di affitto direttamente a conto economico alla data di efficacia della riduzione.
- In data 28 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato **"Extension of the Temporary Exemption from Applying IFRS 9 (Amendments to IFRS 4)"**. Le modifiche permettono di estendere l'esenzione temporanea dall'applicazione IFRS 9 fino al 1° gennaio 2023 per le compagnie assicurative.
- In data 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato, alla luce della riforma sui tassi di interesse interbancari quale l'IBOR, il documento **"Interest Rate Benchmark Reform-Phase 2"** che contiene emendamenti ai seguenti standard: IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4, IFRS 16.

L'adozione di tali emendamenti non ha avuto effetti significativi sul Bilancio Consolidato semestrale abbreviato.

Principi contabili, Emendamenti ed Interpretazioni IFRS e IFRIC omologati dall'Unione Europea, non ancora obbligatoriamente applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo al 30 giugno 2021

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

In data 14 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato i seguenti emendamenti denominati:

- **Amendments to IFRS 3 Business Combinations:** le modifiche hanno lo scopo di aggiornare il riferimento presente nell'IFRS 3 al Conceptual Framework nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni del principio.
- **Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equip-**

pmment: le modifiche hanno lo scopo di non consentire la deduzione dal costo delle attività materiali l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti nella fase di test dell'attività stessa. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno pertanto rilevati nel conto economico.

- **Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets:** l'emendamento chiarisce che nella stima sull'eventuale onerosità di un contratto si devono considerare tutti i costi direttamente imputabili al contratto. Di conseguenza, la valutazione sull'eventuale onerosità di un contratto include non solo i costi incrementali (come ad esempio, il costo del materiale diretto impiegato nella lavorazione), ma anche tutti i costi che l'impresa non può evitare in quanto ha stipulato il contratto (come, ad esempio, la quota dell'ammortamento dei macchinari impiegati per l'adempimento del contratto).
- **Annual Improvements 2018-2020:** le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards, all'IFRS 9 Financial Instruments, allo IAS 41 Agriculture e agli Illustrative Examples dell'IFRS 16 Leases.

Il Gruppo non si attende effetti rilevanti dall'applicazione dei summenzionati principi.

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

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

- In data 18 maggio 2017 lo IASB ha pubblicato il principio **IFRS 17 - Insurance Contracts** che è destinato a sostituire il principio IFRS 4 - Insurance Contracts.
- In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato "**Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current**". Il documento ha l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine.
- In data 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato due emendamenti denominati "**Disclosure of Accounting Policies-Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2**" e "**Definition of Accounting Estimates-Amendments to IAS 8**". Le modifiche sono volte a migliorare la disclosure sulle accounting policy.
- In data 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato un

emendamento denominato "**Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction**".

Il documento chiarisce come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento.

2.2 Prospetti contabili

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, facente parte della Relazione Finanziaria semestrale è comprensivo del prospetto della Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata al 30 giugno 2021 e al 31 dicembre 2020, del Conto Economico Consolidato, del Conto Economico Consolidato complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2021 e al 30 giugno 2020, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato al 30 giugno 2021 e 31 dicembre 2020 e delle relative Note Esplicative.

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

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

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

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2021 è stata redatta in migliaia di euro così come le tabelle incluse nelle Note Esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2021 è assoggettata a revisione contabile limitata da parte della Società di Revisione, Deloitte & Touche SpA, revisore legale della Società e del Gruppo ed è oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo SEA SpA del 4 agosto 2021.

2.3 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2021 con il metodo integrale e con il metodo del patrimonio netto:

Ragione Sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 30/06/2021 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2020 (euro)
SEA Energia S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000	5.200.000
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
SEA Services S.r.l.	Via Caldera, 21 - Milano	105.000	105.000
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000	6.000.000
Disma S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000
Airport Handling S.p.A.	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	5.000.000	5.000.000

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2021, con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 30/06/2021	% Possesso del Gruppo al 30/06/2021	% Possesso del Gruppo al 31/12/2020
SEA Energia S.p.A.	Integrale	100%	100%
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Dufrital S.p.A.	Patr. Netto	40%	40%
SACBO S.p.A.	Patr. Netto	30,979%	30,979%
SEA Services S.r.l.	Patr. Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Patr. Netto	25%	25%
Disma S.p.A.	Patr. Netto	18,75%	18,75%
Airport Handling S.p.A.	Patr. Netto	30%	30%

3. CRITERI DI VALUTAZIONE E METODOLOGIE DI CONSOLIDAMENTO

I criteri di rilevazione e valutazione adottati nella preparazione della Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2021 sono gli stessi adottati nella redazione della Relazione Finanziaria annuale 2020 alla quale si rinvia.

4. GESTIONE DEI RISCHI

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

4.1 Rischio credito

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

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

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

A seguito dell'epidemia da Covid-19, nel 2020 sono state rideterminate le condizioni economiche con gran parte degli operatori commerciali, con conseguente forte riduzione dei corrispettivi fissi che si riflette anche per l'anno in corso, mentre l'importo delle garanzie che erano già state rilasciate negli anni precedenti è rimasto sostanzialmente invariato; ne consegue la conferma di un'alta percentuale del rapporto tra crediti commerciali e fidejussioni/depositi cauzionali.

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

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

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Crediti commerciali verso clienti	179.528	155.175
- di cui scaduto	140.089	125.648
Fondo svalutazione crediti commerciali	(121.959)	(110.147)
Crediti commerciali verso imprese collegate	7.120	6.563
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(166)	(191)
Totale crediti commerciali netti	64.523	51.400

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
da meno di 180 giorni	22.868	25.050
da più di 180 giorni	117.221	100.598
Totale crediti commerciali scaduti	140.089	125.648

L'incremento del credito scaduto a fine giugno 2021 è generato principalmente dal peggioramento dei crediti commerciali relativi al Gruppo Alitalia, società in Amministrazione Straordinaria che opera in continuità dell'attività di impresa, e dall'allungamento dei tempi di pagamento legato alla crisi del settore aeroportuale causata dalla pandemia da Coronavirus, i cui effetti si protraggono anche nel 2021.

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

matrice prevede in riga le classi di rating e in colonna le diverse fasce di scaduto e a scadere. Il risk ratio calcolato rappresenta sia la probabilità che il cliente non onori il debito sia la percentuale di credito, ricavata da un'analisi dello storico, per cui il cliente potrebbe risultare inadempiente. Sono stati inoltre inclusi degli elementi di forward looking, quali la possibilità del management di effettuare degli accantonamenti ulteriori, che prescindono dalle indicazioni ricavate dalla matrice stessa. Le stime dell'andamento del rischio e del contesto economico sono incluse nel modello di definizione del rating e pertanto sono costantemente aggiornate per rispecchiare il rischio effettivo, al fine di garantire una copertura completa del rischio credito affrontato dalla società.

Alla luce della situazione particolarmente critica a causa dell'imperversare dell'epidemia da Covid-19, si è provveduto a condurre un'analisi approfondita dell'allocazione dei clienti alle diverse classi di rating, variando, dove necessario l'assegnazione in base all'esposizione e alle informazioni attualmente disponibili.

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del primo semestre 2021 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

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

a) Rischio tasso di interesse

Il Gruppo SEA è esposto al rischio della variazione dei tassi di interesse in relazione alla necessità di finanziare le proprie attività operative e di impiegare la liquidità disponibile. Le variazioni dei tassi di interesse possono

incidere positivamente o negativamente sul risultato economico del Gruppo SEA, modificando i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e investimento.

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

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

Al 30 giugno 2021 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (esclusivamente costituiti dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito a medio-lungo termine al 30 giugno 2021 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 2,50%, e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e di eventuali garanzie accessorie).

Contratti di Finanziamento a medio-lungo termine

(in migliaia di euro)	Scadenza	30 giugno 2021		31 dicembre 2020		
		Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2025	300.000	3,500%	dal 2021 al 2025	600.000	3,313%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2023 al 2037	185.475	0,80%	dal 2023 al 2037	197.308	0,86%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		27.358	3,91%		31.017	3,91%
<i>o/w a Tasso Variabile^(*)</i>		158.117	0,26%		166.291	0,29%
Altri Finanziamenti Bancari	dal 2022 al 2024	450.000	0,39%	dal 2022 al 2023	400.000	0,39%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>						
<i>o/w a Tasso Variabile</i>		450.000	0,39%		400.000	0,39%
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		935.475	1,47%		1.197.308	1,93%

^(*) Include: (i) tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 27% al 30.06.2021 e il 28% al 31.12.2020);
(ii) Euro 72 milioni di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio lungo termine al 30 giugno 2021 è pari a 935.475 migliaia di euro, in riduzione di 261.833 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2020. Su tale valore ha inciso (i) il rimborso del Bond SEA 3.125 ad aprile 2021, (ii) la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere, e (iii) l'erogazione a fine giugno 2021 del nuovo Term Loan MB che ha permesso ad inizio luglio il rimborso di una pari quota dei Term Loans 2020. Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine si è ridotto a giugno 2021, beneficiando del rimborso del Bond 3.125 e delle favorevoli condizioni di costo del nuovo Term Loan MB, toccando l'1,47% a fine giugno 2021, in riduzione di 46bps rispetto a fine dicembre 2020. Considerando le operazioni di copertura dal rischio tasso ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento si attesta a 1,72%, in riduzione di 47bps rispetto a fine di dicembre 2020.

Al 30 giugno 2021 il Gruppo ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi 300 milioni di euro nominali.

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

Il fair value dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario al 30 giugno 2021 è pari a 917.911 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 1.232.458 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per il prestito obbligazionario quotato in mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 30 giugno 2021;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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

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

Coperture tasso d'interesse (€/000)

	Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 30/06/2021	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 30/06/2021	Fair value al 31/12/2020
	10.000	6.129	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(127,8)	(258,4)
	5.000	3.065	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(63,9)	(129,2)
	15.000	7.759	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(161,2)	(328,1)
IRS	10.000	4.286	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(86,4)	(177,3)
	11.000	4.552	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(91,7)	(188,0)
	12.000	4.552	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(91,4)	(188,2)
	12.000	4.552	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(91,4)	(188,2)
Collar	10.000	4.286	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(71,2)	(145,8)
	11.000	4.172	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(68,7)	(141,1)
Totale	96.000	43.351				(853,8)	(1.744,3)

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

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

Il fair value degli strumenti finanziari derivati al 30 giugno 2021 e al 31 dicembre 2020 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 e dall'IFRS 13.

b) Rischio di cambio

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

c) Rischio prezzo delle commodity

Il Gruppo SEA, limitatamente alla sola SEA Energia, è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle commodity energetiche trattate, ovvero gas e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette commodity, che risentono, nel caso del gas, principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Tali fluttuazioni vengono gestite attraverso formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di pricing adottate nei contratti di acquisto e vendita.

Si segnala che, nel corso del primo semestre 2021, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura finanziaria di tale rischio, tenendo conto che nel 2020 erano già stati effettuati acquisti di certificati ambientali a parziale copertura del fabbisogno futuro, in tal modo limitando l'impatto derivante dalle future variazioni del relativo prezzo.

4.3 Rischio di liquidità

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

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

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

- mantiene disponibilità liquide e ha ottenuto linee di credito committed (revolving e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo derivante dal piano investimenti, dalle necessità operative (anche a seguito dell'emergenza Covid-19) e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto;
- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni del Gruppo SEA.

Al 30 giugno 2021 il Gruppo SEA continua a disporre di significative risorse finanziarie, nonostante il perdurare dell'impatto della crisi Covid-19 sulle sue performance economiche e sui relativi cash flows, grazie al processo di rafforzamento della struttura finanziaria effettuata nel corso del 2020:

1. liquidità per 240 milioni di euro, derivante dalla robusta dotazione di cassa di fine 2020 (pari a 588 milioni di euro), in parte utilizzata per il rimborso del Bond da 300 milioni di euro ad aprile 2021. Si segnala che tale valore include l'erogazione in giugno 2021 del Term Loan MB da 50 milioni di euro, che ha permesso ad inizio luglio il rimborso di una pari quota dei Term Loans 2020;
2. linee di credito irrevocabili non utilizzate per 390 milioni di euro, di cui 260 milioni di euro relativi a linee revolving disponibili in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024, e 130 milioni di euro relativi a linee su raccolta BEI (di cui 60 milioni di euro erogati a inizio luglio), utilizzabili entro febbraio 2023, per durate anche ventennali;
3. 138 milioni di euro di linee uncommitted utilizzabili per immediate necessità di cassa.

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

A seguito dell'emergenza Covid-19, sui finanziamenti outstanding e le linee committed disponibili a inizio 2020, SEA ha richiesto ed ottenuto dalle Banche finanziatrici la temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti (holiday covenant) per le date test sino al 30 giugno 2021 compreso. Con riferimento ai nuovi Term Loans sottoscritti ed erogati nel 2020, il 25% prevede lo stesso periodo di holiday covenant di cui sopra, mentre per la restante parte la prima testing date è prevista al 30 giugno 2021, su un parametro finanziario comunque individuato sulla base di scenari che già includevano l'impatto della pandemia Covid-19. Si conferma che al 30 giugno 2021 tale parametro finanziario risulta rispettato.

Si segnala che, a seguito del perdurare dell'emergenza Covid-19, sui finanziamenti outstanding e le linee committed disponibili, il Gruppo SEA ha avviato il processo per l'ottenimento dell'allungamento del periodo di holiday covenant sino alla testing date del 30 giugno 2022 compresa, per il quale si attende la conferma da parte delle Banche finanziatrici.

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita dal Gruppo SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale, nonché la possibilità di ricorrere ad operazioni di factoring indiretto che non modificano le condizioni di pagamento contrattualmente definite tra le parti, pur garantendo un miglior bilanciamento tra flussi in uscita e fabbisogni. Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e leasing) e commerciali in essere al 30 giugno 2021 e al 31 dicembre 2020:

Passività al 30 giugno 2021

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	353,0	208,2	363,2	81,1	1.005,6
Passività per leasing (Debito Finanziario)	1,9	2,8	2,5	4,8	12,1
Debiti commerciali	109,6				109,6
Totale debito	464,5	211,0	365,7	86,0	1.127,3

Passività al 31 dicembre 2020

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	356,3	468,1	364,8	88,8	1.278,0
Passività per leasing (Debito Finanziario)	1,6	2,6	1,7	3,5	9,4
Debiti commerciali	110,5				110,5
Totale debito	468,4	470,7	366,5	92,3	1.397,9

Al 30 giugno 2021 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti per la maggior parte dai Term Loans 2020 in scadenza entro giugno 2022, di cui 50 milioni di euro rifinanziati con il Term Loan MB e rimborsati ad inizio luglio, dalle quote capitali in ammortamento su alcune tranches di prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. Le risorse finanziarie disponibili assicurano la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario del Gruppo SEA assicurando anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

4.4 Sensitivity

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

In particolare, l'analisi ha considerato:

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

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

- a) Ipotesi: si è valutato l'effetto sul Conto Economico del Gruppo SEA, al 30 giugno 2021 e al 30 giugno 2020, 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). Con riferimento ai fair value i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva forward attesa per il periodo di riferimento.

Di seguito si riportano i risultati della sensitivity analysis condotta:

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021		30 giugno 2020	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) ⁽¹⁾	-761,55	2.068,62	-36,38	364,53
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽²⁾	123,76	-1.530,55	239,53	-399,69
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽³⁾	-64,42	64,42	-73,69	73,69
Strumenti derivati di copertura (fair value) ⁽⁴⁾	-0,90	0,94	-236,52	233,54

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

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

⁽³⁾ + = ricavo da copertura; - = costo da copertura

⁽⁴⁾ 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.

5. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 30 giugno 2021 e al 31 dicembre 2020 del Gruppo.

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021				Totale
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		213			213
Crediti commerciali		64.523			64.523
Crediti per imposte		1.276			1.276
Altri crediti correnti		8.581			8.581
Cassa e disponibilità liquide		240.272			240.272
Totale	1	314.865	0	0	314.866
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				588.864	588.864
- di cui debito verso obbligazionisti				298.552	298.552
Passività finanziarie non correnti per leasing				10.178	10.178
Altri debiti non correnti				85.736	85.736
Debiti commerciali				109.625	109.625
Debiti per imposte dell'esercizio				9.297	9.297
Altri debiti correnti				156.481	156.481
Passività finanziarie correnti esclusi leasing			854	352.285	353.139
- di cui debito verso obbligazionisti					-
Passività finanziarie correnti per leasing				1.908	1.908
Totale	0	0	854	1.314.374	1.315.228

I valori determinati utilizzando la metodologia del costo ammortizzato approssimano il fair value della categoria di riferimento. I dati sono stati classificati secondo le categorie previste dall'IFRS 9 - Financial Instruments, applicato da SEA a partire dal 1° gennaio 2018.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020				Totale
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		214			214
Crediti commerciali		51.400			51.400
Crediti per imposte		1.936			1.936
Altri crediti correnti		7.654			7.654
Cassa e disponibilità liquide		588.313			588.313
Totale	1	649.517	0	0	649.518
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				863.339	863.339
- di cui debito verso obbligazionisti				298.490	298.490
Passività finanziarie non correnti per leasing				7.763	7.763
Altri debiti non correnti				87.808	87.808
Debiti commerciali				110.465	110.465
Debiti per imposte dell'esercizio				8.351	8.351
Altri debiti correnti				154.402	154.402
Passività finanziarie correnti esclusi leasing			1.744	340.587	342.331
- di cui debito verso obbligazionisti				299.856	299.856
Passività finanziarie correnti per leasing				1.606	1.606
Totale	0	0	1.744	1.574.321	1.576.065

6. INFORMATIVA SUL FAIR VALUE

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

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

Nella tabella di seguito vengono rappresentate le attività e le passività del Gruppo che sono misurate al fair value al 30 giugno 2021 e al 31 dicembre 2020:

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati		854	
Totale		854	1

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati		1.744	
Totale		1.744	1

7. INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI

L'attività prevalente del Gruppo SEA è riferita alla gestione aeroportuale, pertanto il traffico passeggeri risulta il principale driver dei risultati 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, prevalentemente in regime di subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli aeroporti, nonché il comparto real estate. I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente dal Gruppo e, con riferimento alle attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle royalty espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito.

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

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

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

Informativa di settore: Dati economici e patrimoniali al 30 giugno 2021

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	101.959	7.047	20.921	(17.639)	112.288
di cui Intercompany	(3.795)	(1.669)	(12.175)	17.639	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	98.164	5.378	8.746	0	112.288
EBITDA	(27.867)	3.574	786		(23.507)
EBIT	(82.417)	2.606	629		(79.182)
Proventi (oneri) da partecipazioni					(4.654)
Oneri finanziari					(12.445)
Proventi finanziari					159
Risultato prima delle imposte					(96.122)
Investimenti in Immobilizzazioni	13.030	384	1.703		15.117
Materiali	2.144	375	1.701		4.220
Immateriali	10.886	9	2		10.897

Informativa di settore: Dati economici al 30 giugno 2020 e patrimoniali al 31 dicembre 2020

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	133.427	5.344	18.902	(16.578)	141.095
di cui Intercompany	(2.691)	(1.035)	(12.852)	16.578	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	130.736	4.309	6.050	0	141.095
EBITDA	(3.502)	2.589	(1.112)		(2.025)
EBIT	(52.961)	1.468	(1.304)		(52.797)
Proventi (oneri) da partecipazioni					(5.764)
Oneri finanziari					(8.671)
Proventi finanziari					41
Risultato prima delle imposte					(67.191)
Investimenti in Immobilizzazioni	39.158	642	6.661		46.461
Materiali	10.825	642	6.538		18.005
Immateriali	28.333		123		28.456

8. NOTE ESPLICATIVE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

8.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni immateriali dal 31 dicembre 2020 al 30 giugno 2021.

Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	30 giugno 2021
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.578.076	1.226	22.251			1.601.553
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.096	9.052	(22.066)			30.082
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	97.968		506		(42)	98.432
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.456	619	(515)			1.560
Altre	18.410		9		(79)	18.340
Totale valore lordo	1.739.006	10.897	185	0	(121)	1.749.967
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(669.719)		3		(20.684)	(690.400)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(85.192)				(3.754)	(88.946)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.328)					(15.328)
Totale fondo ammortamento	(770.239)	0	3	0	(24.438)	(794.674)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	908.357	1.226	22.254		(20.684)	911.153
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	43.096	9.052	(22.066)			30.082
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	12.776		506		(3.796)	9.486
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.456	619	(515)			1.560
Altre	3.082		9		(79)	3.012
Totale valore netto	968.767	10.897	188	0	(24.559)	955.293

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per 911.153 migliaia di euro al 30 giugno 2021 e per 908.357 migliaia di euro al 31 dicembre 2020. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato, in quanto destinati a essere devoluti al concedente al termine della concessione. L'ammortamento dei primi sei mesi del 2021 è pari a 20.684 migliaia di euro.

Su tali categorie di beni, ai sensi dell'IFRIC 12, il Gruppo SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 8.14.

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

Nel corso del primo semestre 2021 il Gruppo SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Malpensa e Linate. Tale sviluppo, in virtù della contingente emergenza Covid-19, ha determinato il posticipo di alcune iniziative in ambito commerciale oltre ad interventi non strettamente necessari all'attuale livello di traffico passeggeri.

I più significativi interventi sull'aeroporto di Malpensa, hanno riguardato in particolare il Terminal 1 con la mes-

sa in esercizio del self-service bag drop dell'isola dieci e l'adeguamento dell'impianto BHS allo standard 3 ECAC per i controlli di sicurezza dei bagagli da stiva.

Per quanto riguarda il Terminal 2, le iniziative di investimento direttamente correlate al traffico passeggeri verranno completate quando i livelli di traffico ne consentiranno la riapertura.

I principali interventi realizzati sull'aeroporto di Linate hanno riguardato il completamento dell'Aerostazione (c.d. Corpo F), con ultimazione della riqualifica di alcune opere civili e all'adeguamento sismico, la costruzione di nuove aree commerciali e di food & beverage nonché la realizzazione di nuove apparecchiature radiogene di ultima generazione nell'area dedicata al controllo bagagli a mano.

Inoltre, sono ultimati anche gli interventi di riqualifica del terminal nelle aree di check-in e la realizzazione di nuovi collegamenti verticali per l'arrivo della M4 con la realizzazione di un'area self bag drop.

Le riclassifiche a beni in concessione sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio delle opere civili di ampliamento e restyling del Terminal 1 e degli interventi realizzati a Linate.

I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre, il cui valore netto residuo è pari a 9.486 migliaia di euro al 30 giugno 2021 si riferiscono prevalentemente ad acquisti di licenze per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale sia gestionale, e all'acquisto di componenti software. L'ammortamento è pari a 3.796 migliaia di euro.

8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni materiali dal 31 dicembre 2020 al 30 giugno 2021.

Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	30 giugno 2021
Valore Lordo						
Beni immobili	235.542		6.684			242.226
Impianti e macchinari	106.196		12.755			118.951
Attrezzature industriali e commerciali	46.572	27				46.599
Altri beni mobili	90.865	740	127			91.732
Immobilizzazioni in corso ed acconti	28.369	3.453	(19.751)			12.071
Totale valore lordo	507.543	4.220	(185)	0	0	511.578
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Beni immobili	(114.647)		(3)		(3.241)	(117.891)
Impianti e macchinari	(68.056)				(1.482)	(69.538)
Attrezzature industriali e commerciali	(44.025)				(999)	(45.024)
Altri beni mobili	(68.225)				(3.611)	(71.836)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(294.953)	0	(3)	0	(9.333)	(304.289)
Valore netto						
Beni immobili	120.895		6.681		(3.241)	124.335
Impianti e macchinari	38.140		12.755		(1.482)	49.413
Attrezzature industriali e commerciali	2.547	27			(999)	1.575
Altri beni mobili	22.640	740	127		(3.611)	19.896
Immobilizzazioni in corso ed acconti	28.369	3.453	(19.751)			12.071
Totale valore netto	212.591	4.220	(188)	0	(9.333)	207.290

Gli investimenti hanno riguardato principalmente i lavori di restyling del Terminal 1 di Malpensa e del Terminal di Linate; oltre allo sviluppo e consolidamento delle infrastrutture di rete e la nuova turbina a gas di Malpensa.

8.3 Diritti d'uso beni in leasing

La voce "Diritto d'uso beni in leasing" è rappresentativa del diritto d'utilizzo rilevato ai sensi dell'IFRS 16.

Come locatario il Gruppo SEA ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d'uso nell'attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d'uso dei beni in leasing al 30 giugno 2021 è pari a 13.103 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 1.085 migliaia di euro.

Ai fini della determinazione di detti valori, il Gruppo si è avvalso dell'esenzione prevista dall'IFRS 16 e ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing aventi caratteristiche simili.

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni dal 31 dicembre 2020 al 30 giugno 2021.

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammor.ti / svalutazioni	30 giugno 2021
Valore Lordo					
Attrezzatura varia e minuta	3.188	36			3.224
Attrezzature complesse	188				188
Automezzi	5.083	3.491	(56)		8.518
Macchine elettromeccaniche ed elett.	862				862
Terreni	4.377				4.377
Totale valore lordo	13.698	3.527	(56)	0	17.169
Fondo ammortamento e svalutazioni					
Attrezzatura varia e minuta	(1.211)			(341)	(1.552)
Attrezzature complesse	(108)			(27)	(135)
Automezzi	(820)		55	(440)	(1.205)
Macchine elettromeccaniche ed elett.	(313)			(78)	(391)
Terreni	(585)			(199)	(784)
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(3.037)	0	55	(1.085)	(4.067)
Valore netto					
Attrezzatura varia e minuta	1.977	36		(341)	1.672
Attrezzature complesse	80			(27)	53
Automezzi	4.263	3.491	(1)	(440)	7.313
Macchine elettromeccaniche ed elett.	549			(78)	471
Terreni	3.792			(199)	3.593
Totale valore netto	10.662	3.527	(1)	(1.085)	13.103

8.4 Investimenti immobiliari

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

Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(732)	(732)
Totale investimenti immobiliari netti	3.402	3.402

Movimentazione Fondo Ammortamento

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Valore iniziale	(732)	(730)
Decrementi/Riclassifiche		
Ammortamenti		(2)
Valore finale	(732)	(732)

Visti i risultati degli impairment test alla data del 30 giugno 2021, descritti alla Nota 2, non si è provveduto a svalutare i non-financial assets.

8.5 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione dal 31 dicembre 2020 al 30 giugno 2021 della voce "Partecipazioni in società collegate":

Partecipazioni in società collegate

(in migliaia di euro)	Movimentazione				30 giugno 2021
	31 dicembre 2020	Incrementi / (decrementi)	Distribuzione dividendi	Cessione partecipazione	
SACBO SpA	39.573	(3.230)			36.343
Dufrital SpA	11.100	(1.840)			9.260
Disma SpA	2.470	(19)			2.451
Malpensa Logistica Europa SpA	3.735	877			4.612
SEA Services Srl	617	116			733
Airport Handling SpA	8.632	(559)			8.073
Totale	66.127	(4.654)	0	0	61.474

Le società partecipate sono tutte residenti in Italia.

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

Il patrimonio netto rettificato di competenza del Gruppo SEA al 30 giugno 2021 ammonta a 61.474 migliaia di euro rispetto a 66.127 migliaia di euro al 31 dicembre 2020.

Si rimanda ai risultati degli impairment test descritti alla Nota 2, con riferimento al valore delle partecipazioni in società collegate.

8.6 Altre Partecipazioni

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

Ragione Sociale	% Possesso	
	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%

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

Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	Movimentazione			30 giugno 2021
	31 dicembre 2020	Incrementi/ rivalutazioni	Decrementi/ svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	0			0
Romairport Srl	1			1
Totale	1	-	-	1

8.7 Imposte differite attive

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

Imposte differite attive

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Imposte anticipate attive	126.604	106.092
Imposte differite passive	(10.162)	(12.357)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	116.441	93.735

La movimentazione delle imposte differite attive nette nei primi sei mesi del 2021 è di seguito riepilogata:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	30 giugno 2021
Totale imposte anticipate	106.092	20.864	(353)	126.603
Totale imposte differite	(12.357)	2.195		(10.162)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	93.735	23.059	(353)	116.441

La variazione delle differite include principalmente l'effetto positivo dello stanziamento del credito per imposte anticipate sulla perdita fiscale semestrale al 30 giugno 2021, assumendo che la situazione attuale sia temporanea e che sussista dunque la ragionevole certezza di generare nei successivi esercizi redditi imponibili sufficienti a consentirne il progressivo riassorbimento.

8.8 Altri crediti non correnti

Gli altri crediti non correnti, pari a 48.650 migliaia di euro al 30 giugno 2021 (48.651 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) si riferiscono principalmente all'attività relativa all'indemnification right garantito alla società, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione tra le attività non correnti, in accordo al principio IAS 8 paragrafi 10 e 11.

8.9 Rimanenze

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

Rimanenze

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.196	3.291
Fondo obsolescenza magazzino	(1.259)	(1.264)
Totale Rimanenze	1.937	2.027

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

Al 30 giugno 2021 nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tale data.

La comparazione con i valori di presumibile realizzo o sostituzione ha determinato la necessità di iscrizione di un fondo obsolescenza magazzino pari, al 30 giugno 2021, a 1.259 migliaia di euro (1.264 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). I valori sono esposti al netto del sopraccitato fondo.

8.10 Crediti commerciali

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Crediti commerciali verso clienti	57.569	45.028
Crediti commerciali verso imprese collegate	6.954	6.372
Totale crediti commerciali netti	64.523	51.400

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.

L'andamento del saldo dei "Crediti commerciali" è influenzato dalla diffusione dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo, con la generazione di un grave impatto economico sulla filiera del trasporto aereo. Per i commenti sull'andamento dei crediti commerciali nel primo semestre 2021 si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime descritto nelle precedenti note a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Fondo iniziale	(110.338)	(100.673)
(Incrementi)/scioglimenti	(12.430)	(10.295)
Utilizzi	643	630
Totale fondo svalutazione crediti commerciali	(122.125)	(110.338)

Gli accantonamenti netti ammontano a 12.430 migliaia di euro e si sono resi necessari prevalentemente per le dinamiche legate alle attività di recupero crediti e di eventuali piani di rientro concordati con i clienti. Gli accantonamenti sono effettuati per tener conto del rischio valutato dal Gruppo che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

8.11 Crediti per imposte e altri crediti correnti

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

Crediti per imposte e altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Crediti per imposte	1.276	1.936
Altri crediti correnti	8.581	7.654
Totale crediti per imposte e altri crediti correnti	9.857	9.590

I crediti per imposte, pari a 1.276 migliaia di euro al 30 giugno 2021, si riferiscono per 122 migliaia di euro (132 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) a crediti IVA; per 416 migliaia di euro (1.045 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) a crediti per imposte correnti; per 738 migliaia di euro (759 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) ad altri crediti fiscali.

La voce "Altri crediti correnti" è dettagliabile nel modo seguente:

Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Altri crediti	5.731	4.220
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	1.536	544
Crediti verso compagnie assicurative	671	949
Crediti per incassi vari	315	169
Crediti verso GSE per certificati bianchi	281	
Valori postali e bolli	47	50
Risconti per quote di CO ₂		1.722
Totale altri crediti correnti	8.581	7.654

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 8.581 migliaia di euro al 30 giugno 2021 (7.654 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) e si compone delle voci sotto descritte.

La voce "Altri crediti" pari a 5.731 migliaia di euro si riferisce principalmente ai ratei e risconti attivi connessi a ricavi di competenza dell'esercizio e a costi di competenza di esercizi futuri. La voce comprende inoltre anticipi a fornitori, crediti per contributi in conto esercizio e altre posizioni minori. La variazione dell'esercizio è principalmente legata ai maggiori crediti iscritti a fronte di costi anticipati finanziariamente nel periodo ma di competenza di quello successivo.

I crediti per incassi vari, pari a 315 migliaia di euro al 30 giugno 2021 afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con telepass, carta di credito e POS e per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

Per la produzione cogenerativa del primo semestre del 2021 di SEA Energia sono stati maturati 1.560 certificati bianchi, per un valore complessivo di 281 migliaia di euro (prudentemente stimati).

I risconti attivi su acquisti di quote di CO₂ si sono azzerati e si riferivano alle quote per i diritti di emissione di gas ad effetto serra acquistate in anticipo nel corso del 2020 ed utilizzate nel 2021.

8.12 Cassa e disponibilità liquide

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare della voce "Cassa e disponibilità liquide":

Cassa e disponibilità liquide

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Depositi bancari e postali	240.190	588.240
Denaro e valori in cassa	82	73
Totale	240.272	588.313

La liquidità disponibile al 30 giugno 2021 è in riduzione di 348.041 migliaia di euro rispetto all'anno precedente, principalmente per il rimborso del Bond da 300 milioni di euro ad aprile 2021 e per la dinamica sfavorevole dei flussi di cassa, legata alle performance economiche influenzate dal perdurare degli effetti negativi legati alla diffusione del virus Covid-19 anche durante il primo semestre 2021.

Si segnala che tale valore include l'erogazione in giugno 2021 del Term Loan MB da 50 milioni di euro, che ha permesso ad inizio luglio il rimborso di una pari quota dei Term Loans 2020.

La composizione della liquidità al 30 giugno 2021 si riferisce a: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 240.087 migliaia di euro (588.137 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), depositi bancari non disponibili per 103 migliaia di euro (in linea rispetto a dicembre 2020), denaro e valori in cassa per 82 migliaia di euro (73 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). Si segnala che una significativa parte di tale liquidità è in giacenza su conti corrente di tesoreria che ne assicurano un'adeguata redditività.

Per dettagli sulla variazione della voce in commento si rimanda al Rendiconto Finanziario Consolidato.

8.13 Capitale sociale e riserve

Al 30 giugno 2021 il capitale sociale della SEA SpA ammonta a 27.500 migliaia di euro ed è costituito da 250.000.000 di azioni, pari a euro 0,11 per azione.

La movimentazione del patrimonio netto è riportata negli schemi di bilancio.

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

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2020	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 30 giugno 2021
Bilancio della Capogruppo	158.053	0	1.117	(71.190)	87.980
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	30.475			1.761	32.236
Rettifiche per valutazione equity collegate	48.160			(4.654)	43.506
Altre scritture di consolidamento	(5.451)			124	(5.327)
Bilancio Consolidato	231.236	0	1.117	(73.959)	158.394

8.14 Fondo rischi e oneri

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

Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Accantonamenti	(Utilizzi)	(Scioglimenti)	30 giugno 2021
Fondo di ripristino e sostituzione	175.952	7.816	(3.950)		179.818
Fondo oneri futuri	26.391	451	(1.794)		25.048
Totale fondo rischi e oneri	202.343	8.267	(5.744)	-	204.866

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 179.818 migliaia di euro al 30 giugno 2021 (175.952 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), rappresenta la migliore stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che saranno effettuate negli esercizi futuri.

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

Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2020	Accantonamenti	(Utilizzi)	(Scioglimenti)	30 giugno 2021
Accantonamenti in materia di lavoro	6.178	51	(1.616)		4.613
Franchigie assicurative	826	64	(56)		834
Rischi fiscali	1.825		(9)		1.816
Certificati verdi	490				490
Fondi diversi	17.072	336	(113)		17.295
Totale fondo oneri futuri	26.391	451	(1.794)	-	25.048

Gli utilizzi in materia di lavoro sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2020.

La voce "Franchigie assicurative" pari a 834 migliaia di euro si riferisce agli oneri in carico al Gruppo SEA per danni derivanti da responsabilità civile.

La voce "Rischi fiscali" si riferisce a:

- 1.500 migliaia di euro all'importo accantonato da SEA Prime SpA, per far fronte alle passività correlate al mancato versamento dell'IVA di Gruppo da parte della ex controllante per gli anni 2011 e 2012;
- 316 migliaia di euro all'importo accantonato dalla Capogruppo SEA in relazione agli avvisi di accertamento in materia di IVA e avviso di liquidazione in materia di imposta di registro.

La voce "Certificati verdi" pari a 490 migliaia di euro si riferisce alla società SEA Energia. Nel 2017 sono stati proposti due ricorsi (rispettivamente iscritti al N. RG, 4010/2017 e 1919/2017) per ottenere l'annullamento del provvedimento con il quale il GSE ha rigettato la domanda per il riconoscimento dei certificati verdi per la produzione dell'anno 2015 della centrale di Linate.

La voce "Fondi diversi" per 17.295 migliaia di euro al 30 giugno 2021 è principalmente composta nel modo seguente:

- 5.295 migliaia di euro per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti;
- 9.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali). Si segnala per Linate che nel corso del 2020 è stato finalizzato il capitolato tecnico per l'affidamento dell'incarico di predisposizione del Piano degli interventi di contenimento e ab-

battimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. Tale Piano sarà ultimato tra la fine del 2021 e l'inizio del 2022 per poi essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente per l'approvazione. Mentre a Malpensa il processo di definizione della zonizzazione acustica e le analisi degli impatti ambientali derivanti dagli sviluppi dello scalo saranno recepiti nel nuovo Master Plan al 2035;

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

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

8.15 Fondi relativi al personale

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

Fondi relativi al personale

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Fondo iniziale	45.622	48.172
(Proventi)/oneri finanziari	22	216
Utilizzi	(1.263)	(2.972)
(Utili) / perdite attuariali	(626)	206
Totale Fondi relativi al personale	43.755	45.622

La valutazione attuariale puntuale del Fondo trattamento di fine rapporto recepisce gli effetti della riforma della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi decreti e regolamenti.

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, che hanno determinato il significativo impatto in termini di perdite attuariali, sono di seguito riportate:

Basi tecniche economiche-finanziarie

	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Tasso annuo di attualizzazione	0,28%	0,01%
Tasso annuo di inflazione	0,80%	0,80%
Tasso annuo di incremento TFR	2,10%	2,10%

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

8.16 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 30 giugno 2021 e al 31 dicembre 2020.

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021		31 dicembre 2020	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	343.520	290.312	30.580	564.849
Debito per oneri su finanziamento	1.170		1.137	
Fair value derivati	854		1.744	
Debiti verso banche	345.544	290.312	33.461	564.849
Debiti verso obbligazionisti		298.552	299.856	298.490
Debiti per oneri su obbligazioni	7.595		9.014	
Passività per leasing (Debito Finanziario)	1.908	10.178	1.606	7.763
Debiti per finanziamenti agevolati				
Debiti verso altri finanziatori	9.503	308.730	310.476	306.253
Totale passività correnti e non correnti	355.047	599.042	343.937	871.102

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito al 30 giugno 2021 esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, principalmente rappresentato dall'emissione obbligazionaria "SEA 3 1/2 2020-2025" (espressa al costo ammortizzato), dai Term Loan sottoscritti durante il 2020 e la seconda metà del 2021 e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 52% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 14% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario del Gruppo al 30 giugno 2021, e relativo comparativo dell'esercizio 2020, secondo quanto previsto dalle Raccomandazioni ESMA 32-382-1138:

Indebitamento finanziario netto

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
A. Disponibilità Liquide	(240.272)	(588.313)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti		
D. Liquidità (A)+(B)+ (C)	(240.272)	(588.313)
E. Debito finanziario corrente	11.527	313.357
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	343.520	30.580
G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)	355.047	343.937
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	114.775	(244.376)
I. Debito finanziario non corrente	300.490	572.613
J. Strumenti di debito	298.552	298.490
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	599.042	871.102
M. Totale indebitamento finanziario (H+L)	713.817	626.726

A fine giugno 2021 l'indebitamento finanziario netto, pari a 713.817 migliaia di euro, registra un incremento di 87.091 migliaia di euro rispetto a fine 2020, in cui era pari a 626.726 migliaia di euro.

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

- Il rimborso ad aprile 2021 del bond da 300.000 migliaia di euro;
- l'erogazione a giugno 2021 del nuovo Term Loan MB da 50.000 migliaia di euro, che a inizio luglio ha permesso il rimborso di una pari quota dei Term Loans 2020;

- c) la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel primo semestre 2021 sono state pari a 11.833 migliaia di euro);
- d) minori rettifiche IAS per 1.834 migliaia di euro determinate da: (i) minori ratei passivi sui finanziamenti per 1.387 migliaia di euro, per l'effetto del rimborso del bond ad aprile 2021; (ii) il minor fair value dei derivati per 862 migliaia di euro per la prosecuzione del processo di ammortamento del nozionale; (iii) l'impatto negativo per 554 migliaia di euro per la prosecuzione del processo di ammortamento dei costi relativi ai Term Loans 2020 e al Bond;
- e) maggiore debito per leasing derivante in particolare dalla sottoscrizione nel primo semestre 2021 di nuovi contratti di noleggio dei Cobus Interpista.

Le voci "Debito finanziario corrente" e "Debito finanziario non corrente" comprendono le passività per leasing, in accordo al principio contabile IFRS16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 30 giugno 2021 rispettivamente a 1.908 migliaia di euro e 10.178 migliaia di euro:

Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021		31 dicembre 2020	
	correnti	non correnti	correnti	non correnti
Attrezzatura varia e minuta	691	1.258	680	1.571
Attrezzature complesse	55	10	55	37
Automezzi	967	6.556	678	3.727
Macchine elettromeccaniche ed elett.	158	353	156	432
Terreni	37	2.001	37	1.996
Totale	1.908	10.178	1.606	7.763

Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota 8.3 "Diritto d'uso beni in leasing".

Indebitamento indiretto e soggetto a condizioni

In linea con le Raccomandazioni ESMA 32-382-1138 di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento indiretto e soggetto a condizioni del Gruppo al 30 giugno 2021 al fine di fornire una visione d'insieme di eventuali debiti rilevanti che non trovano riflesso nella dichiarazione sull'indebitamento e che rappresentano un'obbligazione che il Gruppo potrebbe dover soddisfare:

- i. gli altri debiti non correnti sono descritti nel paragrafo 8.17 a cui si rimanda per maggiori dettagli;
- ii. i principali accantonamenti rilevati in bilancio sono relativi a:
 - fondo ripristino e sostituzione, che rappresenta l'obbligo contrattuale a mantenere l'infrastruttura a un determinato livello di funzionalità o di riportarla in una determinata condizione prima di riconsegnarla al concedente alla scadenza dell'accordo di servizio. L'ammontare del fondo al 30 giugno 2021 è pari a 179.818 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.14;
 - gli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica per far fronte al Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. L'ammontare del fondo accantonato al 30 giugno 2021 è pari a 9 milioni di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.14;
 - fondo trattamento di fine rapporto, che ammonta al 30 giugno 2021 a 43.755 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.15;
- iii. non vi sono debiti commerciali a lungo né si registra scaduto che non sia riconducibile alla normale operatività aziendale. Le eventuali Ritenute a garanzia sono in ogni caso previste contrattualmente;
- iv. i debiti verso fornitori includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 3.076 migliaia di euro. I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e la Società e pertanto non onerosi. Per maggiori dettagli si veda il paragrafo 8.18;
- v. le garanzie e gli impegni sottoscritti dal Gruppo al 30 giugno 2021 sono descritte al paragrafo 14.

8.17 Altri debiti non correnti

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

Altri debiti non correnti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Debiti verso azionisti per dividendi straordinari non correnti	84.736	84.737
Debiti verso dipendenti	828	2.537
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	172	534
Totale	85.736	87.808

I "Debiti verso azionisti per dividendi straordinari non correnti", si riferiscono alla seconda tranches del dividendo straordinario deliberato nel corso del 2019, il cui pagamento, con decorrenza originaria dal 24 giugno 2020, è stato posticipato a quando, superata la fase di emergenza dovuta al Covid-19, si realizzeranno le condizioni economico finanziarie tali da consentirlo.

Gli altri debiti non correnti comprendono, inoltre, il debito verso dipendenti e il relativo debito verso l'INPS 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 questa procedura, in data 15 gennaio 2018 è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali.

8.18 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali:

Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Debiti verso fornitori	97.197	98.746
Acconti	2.335	4.569
Debiti verso imprese collegate	10.093	7.150
Totale debiti commerciali	109.625	110.465

I debiti verso fornitori si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all'attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti del Gruppo.

I debiti per acconti al 30 giugno 2021, pari a 2.335 migliaia di euro (4.569 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) sono attribuibili principalmente ad acconti da clienti.

Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 30 giugno 2021 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 3.076 migliaia di euro (1.415 migliaia di euro al 31 dicembre 2020). 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. I debiti verso le società collegate sono dovuti a prestazioni di servizi e oneri diversi.

8.19 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 9.297 migliaia di euro al 30 giugno 2021 (8.351 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), sono costituiti da:

Debiti per imposte dell'esercizio

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Debiti IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo	4.316	4.571
Debiti per imposte dirette	187	446
Debiti IVA	3.979	2.807
Altri debiti di natura fiscale	815	527
Totale debiti per imposte dell'esercizio	9.297	8.351

8.20 Altri debiti

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

Altri debiti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Servizi antincendio aeroportuali	80.900	77.279
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	28.733	26.109
Altri debiti diversi	14.260	11.799
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	8.455	12.205
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	7.820	10.349
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	10.568	12.110
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	3.456	2.769
Depositi cauzionali di terzi	1.218	1.379
Debiti verso altri per trattenute c/dip	206	220
Debito verso azionisti per dividendi a breve termine	94	96
Debiti verso CdA e Collegio Sindacale	71	74
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	39	13
Debiti verso ministero per quote CO ₂	661	
Totale	156.481	154.402

Il saldo della voce "Altri debiti" correnti evidenzia un incremento di 2.079 migliaia di euro.

Relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione nel capitolo "Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2021".

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

La voce "Altri debiti diversi", pari a 14.260 migliaia di euro al 30 giugno 2021 (11.799 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

La riduzione dei debiti verso dipendenti per competenze maturate è riconducibile principalmente alle iniziative di contenimento del costo del lavoro, adottate dalle società del Gruppo.

9. NOTE AL CONTO ECONOMICO

9.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per i periodi chiusi al 30 giugno 2021 e 2020. Tali dati riflettono la vista gestionale e manageriale dei business in cui il Gruppo opera. Tali dati pertanto potrebbero differire rispetto a quelli presentati a livello di singola legal entity.

La contrazione dei ricavi è principalmente riconducibile agli effetti negativi legati alla diffusione del virus Covid-19 che ha generato una forte riduzione delle attività aeroportuali a seguito del drastico calo del traffico passeggeri. La comparazione delle performance economiche rispetto al medesimo periodo del 2020 risulta scarsamente significativa in quanto il primo semestre 2020 è stato caratterizzato da un primo bimestre solo marginalmente influenzato dalla pandemia e da successivi quattro mesi (da marzo a giugno) di sostanziale azzeramento del traffico passeggeri per effetto delle misure di lockdown adottate.

I ricavi di gestione, pari a 112.288 migliaia di euro al 30 giugno 2021, hanno registrato un andamento in crescita tra il primo ed il secondo trimestre. I ricavi del primo trimestre sono stati pari a 48.690 migliaia di euro, mentre quelli del secondo trimestre sono risultati pari a 63.598 migliaia di euro (+30,6% rispetto al semestre precedente).

Ricavi di gestione

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020
Ricavi di Gestione Commercial Aviation	98.164	130.736
Ricavi di Gestione General Aviation	5.378	4.309
Ricavi di Gestione Energy	8.746	6.050
Totale Ricavi di gestione	112.288	141.095

Nei primi sei mesi del 2021 i ricavi di gestione si attestano a 112.288 migliaia di euro, in riduzione del 20,4% rispetto ai primi sei mesi del 2020. I ricavi di gestione includono ricavi Commercial Aviation, ricavi General Aviation e ricavi del business Energy.

Ricavi di Gestione Commercial Aviation

Nel primo semestre 2021, i ricavi Aviation hanno registrato un decremento di 18.330 migliaia di euro (-23,2%) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. In particolar modo, i ricavi per diritti e infrastrutture centralizzate, al netto degli incentivi alle compagnie aeree finalizzati allo sviluppo del traffico, sono diminuiti di 15.681 migliaia di euro, prevalentemente per effetto dei volumi di traffico.

Ricavi di gestione Commercial Aviation

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020
Aviation	60.594	78.924
Non aviation	37.570	51.812
Totale Ricavi di gestione Commercial Aviation	98.164	130.736

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

Ricavi di gestione Non Aviation

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020
Retail	8.595	17.380
Parcheggi	9.281	12.871
Cargo	8.987	7.995
Pubblicità	2.014	1.912
Servizi premium	1.195	3.716
Real estate	571	1.038
Servizi e altri ricavi	6.927	6.900
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	37.570	51.812

I ricavi non Aviation registrano una riduzione di 14.242 migliaia di euro (-27,5%).

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

Ricavi Retail

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020
Shops	3.341	8.089
Food & Beverage	2.397	4.084
Car Rental	2.098	3.558
Servizi bancari	759	1.649
Totale Retail	8.595	17.380

Ricavi di Gestione General Aviation

Il business General Aviation include le attività di Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico business presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate e presso Malpensa. I ricavi del business General Aviation, pari a 5.378 migliaia di euro registrano un incremento, pari al 24,8%, rispetto al periodo di confronto. Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per le dinamiche gestionali.

Ricavi di Gestione Energy

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

Ricavi di gestione Energy

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020
Vendita Energia Elettrica	6.075	3.390
Vendita Energia Termica	2.300	2.652
Altri Ricavi e Servizi	371	8
Totale Ricavi di gestione Energy	8.746	6.050

9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 15.155 migliaia di euro al 30 giugno 2020 a 9.279 migliaia di euro al 30 giugno 2021, con un decremento del 38,8%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un mark up del 6% rappresentativo sia della remunerazione dei costi interni per attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un mark up che un general constructor richiederebbe per svolgere la medesima attività, e sono inclusi nella business unit Aviation. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento e di miglioria della struttura.

9.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro:

Costi del lavoro

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020
Salari, stipendi e oneri sociali	59.231	63.483
Trattamento fine rapporto	3.964	4.004
Altri costi del lavoro	1.260	1.398
Totale	64.455	68.885

Nel primo semestre 2021 il costo del lavoro del Gruppo è diminuito di 4.430 migliaia di Euro (-6,4%) rispetto al primo semestre 2020, passando da 68.885 migliaia di euro a 64.455 migliaia di euro.

La riduzione è in gran parte riconducibile al calo della forza lavoro, accompagnato dalla fruizione di giornate a rotazione di Cassa Integrazione Guadagni e dal ridimensionamento dei costi retributivi variabili.

Il numero medio di dipendenti Full Time Equivalent passa da 2.774 del primo semestre 2020 a 2.694 del primo semestre 2021.

La tabella di seguito evidenzia il numero dei dipendenti medi FTE per categoria dei periodi gennaio-giugno 2021 e gennaio-giugno 2020:

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	1° semestre 2021	%	1° semestre 2020	%
Dirigenti	49	1,8%	53	1,9%
Quadri	283	10,5%	287	10,3%
Impiegati	1.693	62,8%	1.730	62,4%
Operai	637	23,6%	630	22,7%
Totale dipendenti subordinati	2.662	98,8%	2.700	97,3%
Dipendenti somministrati	32	1,2%	74	2,7%
Totale dipendenti	2.694	100%	2.774	100%

9.4 Materiali di consumo

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

Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	15.821	15.550
Acquisto quote CO ₂	2.539	1.786
Variazione delle rimanenze	90	(282)
Totale	18.450	17.054

Al 30 giugno 2021, i costi per materiali di consumo hanno registrato un incremento di 1.396 migliaia di euro (+8,2%) rispetto al corrispondente periodo del 2020, passando da 17.054 migliaia di euro a 18.450 migliaia di euro, per effetto principalmente dei maggiori oneri per acquisto di quote di CO₂.

9.5 Altri costi operativi

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

Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020
Costi di manutenzione ordinaria	11.801	11.949
Canoni pubblici	8.159	8.183
Servizi di scalo forniti da società di handling	6.634	8.069
Pulizia	5.999	5.939
Oneri tributari	3.815	4.255
Gestione parcheggi	2.271	3.788
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	4.128	3.613
Altri costi operativi	3.059	3.603
Utenze e spese di vigilanza	1.931	3.144
Servizi professionali	1.761	1.795
Costi commerciali	1.035	1.408
Assicurazioni	976	837
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	651	362
Prestazione per assistenza disabili	933	933
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	472	440
Minusvalenze su beni patrimoniali		19
Totale altri costi operativi	53.625	58.337

Nei primi sei mesi del 2021, gli altri costi operativi sono diminuiti di 4.712 migliaia di euro rispetto ai primi sei mesi del 2020 (-8,1%), passando da 58.337 migliaia di euro a 53.625 migliaia di euro. I minori costi rispecchiano i minori volumi di traffico e di servizi ai passeggeri. Tale riduzione è attribuibile quasi interamente agli effetti delle azioni di cost cutting attivate dall'azienda per limitare gli impatti negativi della crisi.

La voce "Canoni pubblici" comprende i) canone concessorio verso lo stato per 4.376 migliaia di euro (4.897 migliaia di euro a giugno 2020); ii) costi per servizio antincendio negli aeroporti per 3.621 migliaia di euro (3.037 migliaia di euro a giugno 2020); iii) canone concessorio verso l'erario per servizi di sicurezza per 112 migliaia di euro (175 migliaia di euro a giugno 2020); e iv) canoni e concessioni a enti diversi per 50 migliaia di euro (75 migliaia di euro a giugno 2020).

9.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 13.999 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2020 a 8.544 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2021.

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

9.7 Accantonamenti e svalutazioni

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

Accantonamenti e svalutazioni

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	12.430	730
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	451	(126)
Totale accantonamenti e svalutazioni / (scioglimenti)	12.881	604

Nei primi sei mesi del 2021 gli accantonamenti e svalutazioni netti mostrano un incremento di 12.277 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, passando da un accantonamento netto di 604 migliaia di euro al 30 giugno 2020 a un accantonamento netto di 12.881 migliaia di euro al 30 giugno 2021.

Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto scritto nella Relazione sulla Gestione alla voce "Accantonamenti e svalutazioni".

9.8 Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	7.816	11.022

Gli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione pari a 7.816 migliaia di euro al 30 giugno 2021 e a 11.022 migliaia di euro al 30 giugno 2020 accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture in concessione. Nel 2021 si è registrato, a fronte di un accantonamento pari a 7.816 migliaia di euro, un utilizzo del fondo pari a 3.950 migliaia di euro.

9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	24.559	27.720
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	9.334	10.320
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	1.085	1.106
Totale ammortamenti	34.978	39.146

Nei primi sei mesi del 2021 gli ammortamenti si riducono di 4.168 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2020 (-10,6%), passando da 39.146 migliaia di euro a 34.978 migliaia di euro. Tale riduzione è principalmente giustificata dalla proroga per i gestori aeroportuali del periodo di concessione di due anni stabilito con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, Legge 17 luglio 2020, n. 77, dal completamento del processo di ammortamento accelerato di alcuni cespiti industriali nonché seppur in misura minore dalla contrazione degli investimenti avuta in seguito alla crisi pandemica.

9.10 Proventi (oneri) da partecipazioni

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

Proventi (oneri) da partecipazioni

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020
SACBO SpA	(3.230)	(2.840)
Dufrital SpA	(1.840)	(1.631)
Disma SpA	(19)	(117)
Malpensa Logistica Europa SpA	877	(162)
Sea Services Srl	116	39
Signature Flight Support Italy Srl		(358)
Airport Handling SpA	(558)	(695)
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	(4.654)	(5.764)

Nel primo semestre 2021 gli oneri da partecipazioni ammontano a 4.654 migliaia di euro (oneri netti da partecipazioni pari a 5.764 migliaia di euro nel primo semestre 2020).

La voce esprime principalmente gli effetti economici derivanti dalla valutazione a Patrimonio Netto delle società collegate. I risultati civilistici delle società collegate sono stati rettificati per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28. Nel confronto con il semestre precedente si è registrato un lieve miglioramento derivante dall'apporto positivo della collegata Malpensa Logistica Europa.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda a quanto descritto in precedenza circa il processo di impairment svolto dal Gruppo al 30 giugno 2021 per le partecipazioni in società collegate.

9.11 Proventi e oneri finanziari

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

Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020
Utili su cambi	7	2
Altri proventi finanziari	152	39
Totale proventi finanziari	159	41
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(9.563)	(5.885)
Commissioni su finanziamenti	(1.476)	(1.051)
Perdite su cambi	(2)	(6)
Altri interessi passivi:	(1.404)	(1.729)
oneri finanziari su TFR	(22)	(169)
oneri finanziari su Leasing	(113)	(94)
oneri finanziari su Derivati	(842)	(975)
Altri	(427)	(491)
Totale oneri finanziari	(12.445)	(8.671)
Totale proventi (oneri) finanziari	(12.286)	(8.630)

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2021, ammontano a 12.286 migliaia di euro, in aumento di 3.656 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente.

Tale incremento è stato determinato dalle seguenti componenti:

- Oneri finanziari in incremento per il negative carry relativo al refinancing nel 2020 del Bond 3.125 in scadenza ad aprile 2021 e per l'impatto dei nuovi Term Loans sottoscritti da maggio 2020, solo parzialmente compensati da minori oneri su derivati e minori oneri sul TFR.
- Maggiori proventi finanziari per 118 migliaia di euro, per l'impiego di parte della liquidità disponibile su conti corrente di tesoreria che ne assicurano un'adeguata redditività.

9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

Imposte

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	1° semestre 2020
Imposte correnti	896	602
Imposte differite/(anticipate)	(23.059)	(17.933)
Totale	(22.163)	(17.331)

Nei primi sei mesi del 2021 le imposte riducono la perdita del Gruppo per 22.163 migliaia di euro, passando da -17.331 migliaia di euro al 30 giugno 2020 a -22.163 migliaia di euro al 30 giugno 2021.

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

(in migliaia di euro)	1° semestre 2021	%	1° semestre 2020	%
Utile/(Perdita) prima delle imposte	(96.122)		(67.191)	
Imposte sul reddito teoriche	(23.069)	24,0%	(18.280)	27,2%
Effetto fiscale differenze permanenti	817	-0,8%	652	-1,0%
IRAP	(259)	0,3%	(357)	0,5%
Altro	348	-0,4%	655	-1,0%
Totale	(22.163)	23,1%	(17.331)	25,8%

Le imposte riducono la perdita civilistica del semestre, essendo costituite sostanzialmente dallo stanziamento delle imposte anticipate sulla perdita fiscale IRES di periodo.

Le imposte teoriche sono tutte al 24%, posto che l'Addizionale 3,5% Concessionari cesserà a fine 2021 e non avrà alcun impatto, in assenza di reddito imponibile in capo a SEA.

10. RISULTATO PER AZIONE

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

Pertanto, il risultato base per azione al 30 giugno 2021 risulta pari a euro -0,30 (risultato netto di periodo negativo per 73.960 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 30 giugno 2020 risultava pari a euro -0,20 (risultato netto di periodo negativo per 49.860 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

11. TRANSAZIONI CON LE PARTI CORRELATE

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

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

Nella seguente tabella sono riportati i saldi patrimoniali ed economici con Parti correlate al 30 giugno 2021 e per il periodo di sei mesi chiuso alla stessa data, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021			
	Crediti Commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>				
SACBO (*)	172	1.076	54	1.346
Dufrital	1.381	435	1.944	0
Malpensa Logistica Europa	1.200	1.110	2.351	0
SEA Services	324	88	550	43
Disma	71	89	117	(3)
Airport Handling	3.807	7.295	3.651	7.332
Totale parti correlate	6.954	10.093	8.667	8.718
Totale voce di bilancio	64.523	109.625	112.288	136.530
% sul totale voce di bilancio	10,78%	9,21%	7,72%	6,39%

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 1.346 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata;

Per il dettaglio dei Proventi (oneri) da partecipazioni si rimanda alla Nota 9.10.

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate per il periodo chiuso al 30 giugno 2021, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	al 30 giugno 2021				%
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	3.525		3.525	(57.699)	-6,1%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento				(14.598)	0,0%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				(275.744)	0,0%

Le transazioni con le Parti correlate, nel periodo chiuso al 30 giugno 2021, 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 e costi per attività di handling (Airport Handling).

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

Di seguito sono riportati i corrispondenti dati comparativi:

Rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	30 giugno 2020				
	Crediti Commerciali	Altri crediti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>					
SACBO (*)	129		241	222	1.835
Dufrital	(153)		54	4.971	2
Malpensa Logistica Europa	1.064	625	36	2.031	0
SEA Services	(55)		337	639	663
Disma	4		33	105	0
Signature Flight Support Italy (**)				117	5
Airport Handling	1.427		3.635	3.528	8.627
Totale parti correlate	2.417	625	4.336	11.614	11.132
Totale voce di bilancio	51.788	10.928	149.231	141.095	144.276
% sul totale voce di bilancio	4,67%	5,72%	2,91%	8,23%	7,72%

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 1.835 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

(**) In data 22 giugno 2020 è stata perfezionata la cessione della partecipazione.

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate per il periodo chiuso al 30 giugno 2020, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	al 30 giugno 2020				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	3.100		3.100	(26.227)	-11,8%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento				(23.475)	0,0%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				274.342	0,0%

12. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

I compensi corrisposti dalla Società e/o dalle altre società del Gruppo, a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma, per il periodo chiuso al 30 giugno 2021 per il Consiglio di Amministrazione sono pari a 329 migliaia di euro.

13. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nel periodo chiuso al 30 giugno 2021 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 143 migliaia di euro.

14. IMPEGNI E GARANZIE

14.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 53.990 migliaia di euro al 30 giugno 2021 (65.144 migliaia di euro al 31 dicembre 2020), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato:

Dettaglio Impegni per progetto

(in migliaia di euro)	30 giugno 2021	31 dicembre 2020
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	39.647	47.884
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastruttura di volo e viabilità di Linate e Malpensa	1.871	2.564
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	2.580	3.091
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	7.410	7.485
Interventi manutenzione straordinaria per opere civili ed impiantistiche aviazione generale	2.482	2.952
Fornitura ed installazione di una nuova turbina a gas per la centrale di Malpensa		1.168
Totale impegni per progetto	53.990	65.144

14.2 Garanzie

Al 30 giugno 2021 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari ciascuna a 39.047 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 25.000 migliaia di euro rilasciata alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 14.500 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione di 2.200 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 "Area addestrativa E.I." di Lonate Pozzolo;
- fidejussione rilasciata dalla Banca Nazionale del Lavoro alla Terna (Rete elettrica nazionale S.p.A.) a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica per 570 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Enel Distribuzione per il trasporto dell'energia per 300 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Nazionale del Lavoro al Gestore dei Mercati Energetici a garanzia dell'operatività della Società sulle piattaforme del mercato elettrico per 200 mila euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Unareti per il trasporto dell'energia per 173 mila euro;
- 680 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. Il primo semestre 2021, inoltre, è stato caratterizzato dalla Pandemia da Covid-19, che ha determinato la drastica riduzione del traffico passeggeri influenzando la regolare stagionalità del business.

16. PASSIVITÀ POTENZIALI E CONTENZIOSO

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Risk management framework" e al paragrafo "Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2021".

17. ATTIVITÀ POTENZIALI

Non ci sono aggiornamenti rispetto a quanto esposto nella Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2020.

18. TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nel corso del periodo chiuso al 30 giugno 2021 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

19. EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

L'evento più rilevante del primo semestre 2021 è stato il perdurare dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo, con la generazione di un grave impatto economico sulla filiera del trasporto aereo ed in particolare sul sistema delle infrastrutture aeroportuali. Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Primo semestre 2021: eventi di rilievo".

20. ALTRE INFORMAZIONI

In data 29 luglio 2021 l'assemblea della Capogruppo SEA ha deliberato di portare a nuovo la perdita di esercizio 2020 di euro 120.366.865,50, sterilizzando integralmente la stessa ai fini della protezione del capitale sociale in base a quanto stabilito dalla Legge 30 dicembre 2020, n. 178.

21. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli

Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.
Via Tortona, 25
20144 Milano
Italia

Tel: + 39 02 83322111
Fax: + 39 02 83322112
www.deloitte.it

RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA SUL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

Agli Azionisti di
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale - finanziaria consolidata, del conto economico consolidato, del conto economico consolidato complessivo, del rendiconto finanziario consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato e dalle note esplicative di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. (la “Società” o “SEA S.p.A.”) e controllate (il “Gruppo SEA”) al 30 giugno 2021. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l’informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall’Unione Europea. È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n. 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell’effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo SEA al 30 giugno 2021 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l’informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall’Unione Europea.

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

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

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata (“DTTL”), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche “Deloitte Global”) non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l’informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all’indirizzo www.deloitte.com/about.

© Deloitte & Touche S.p.A.

Deloitte.

2

Richiamo d'informativa

Si richiama l'attenzione sull'informativa fornita dagli Amministratori nei paragrafi "Primo semestre 2021: eventi di rilievo" ed "Evoluzione prevedibile della gestione" della relazione sulla gestione e richiamata nelle note esplicative e sull'informativa del paragrafo "Gestione dei rischi - Rischio di liquidità" delle note esplicative in merito agli effetti del Covid-19 sul risultato economico, sulla situazione patrimoniale e finanziaria e sui flussi di cassa del Gruppo SEA e alle valutazioni effettuate dagli Amministratori circa l'evoluzione prevedibile della gestione.

Le nostre conclusioni non sono espresse con rilievi in relazione agli aspetti sopra richiamati.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Marco Pessina
Socio

Milano, 5 agosto 2021



L'attenzione del Gruppo SEA alla tutela dell'ambiente ha determinato, attraverso l'adozione di specifiche iniziative, la riduzione significativa delle emissioni di CO₂.

Milano Linate e Milano Malpensa confermano le loro performance di eccellenza europea al livello Neutrality nell'ambito dell'iniziativa Airport Carbon Accreditation.

