

REPORT

RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE
AL 30 GIUGNO 2023

Indice

1	Dati di sintesi e informazioni generali
2	Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società
3	Organi sociali
4	I numeri del Gruppo SEA
7	Relazione sulla Gestione
8	Primo semestre 2023: eventi di rilievo
9	Climate change
10	Quadro economico di riferimento
13	Quadro normativo e regolamentare di riferimento
14	Commento ai risultati economico patrimoniali e finanziari
26	Indicatori Alternativi di Performance
27	Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2023
28	Evoluzione prevedibile della gestione
29	Andamento operativo - Analisi di settore
33	Risk Management Framework
37	Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2023
43	Altre informazioni
49	Sistema di Corporate Governance
54	Gruppo SEA - Bilancio Consolidato semestrale abbreviato
55	Prospetti contabili
59	Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato
98	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 2023

SEA SpA

Gestione Aeroportuale

99,91%
SEA Prime SpA

30,98%
S.A.C.B.O. SpA
Società
Aeroporto
Civile di Bergamo
Orio al Serio

Utilities

18,75%
Disma SpA

Attività Commerciali

40%
Dufrital SpA

40%
Areas Food
Services Srl

Altre Attività

100%
Airport ICT
Services Srl

0,23%
Romairport Srl

Handling

30%
Airport
Handling SpA

25%
Malpensa
Logistica
Europa SpA

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

ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Triennio 2022/2024 nominato dall'Assemblea del 3 maggio 2022

Presidente

Michaela Castelli⁽⁴⁾

Amministratore Delegato e Direttore Generale

Armando Brunini

Amministratori

Pierfrancesco Barletta⁽¹⁾⁽²⁾
Franco Maria Antonio D'Alfonso⁽³⁾⁽⁴⁾
Daniela Mainini⁽²⁾⁽⁵⁾
Luciana Sara Rovelli⁽²⁾⁽³⁾
Rosario Mazza⁽³⁾

COLLEGIO SINDACALE

Triennio 2022/2024 nominato dall'Assemblea del 3 maggio 2022

Presidente

Paola Noce

Sindaci effettivi

Stefania Chiaruttini
Daniele Angelo Contessi
Luigi Di Marco
Stefano Giuseppe Giussani

Sindaci supplenti

Federica Mantini
Giacomo Alberto Bermone*

SOCIETÀ DI REVISIONE

EY 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

* Nominato dall'assemblea del 28 aprile 2023 in sostituzione del dott. Daniele Angelo Contessi, il quale aveva rassegnato le proprie dimissioni dalla precedente carica di Sindaco Supplente per assumere l'incarico di Sindaco Effettivo dal 9 novembre 2022.

** Nominata dall'Assemblea del 28 aprile 2023 con incarico per gli esercizi 2023-2031.

I NUMERI DEL GRUPPO SEA

PREMESSA

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2023 è costituita dalla Relazione sulla Gestione e dal Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2023. Il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, redatto in migliaia di euro, viene comparato con il Bilancio Consolidato abbreviato del semestre dell'esercizio 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 2023 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 2022. Nella redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2023 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2022, opportunamente aggiornati come indicato nelle note al Bilancio Consolidato semestrale.

SINTESI DEI RISULTATI DEL GRUPPO SEA

Dati Economici

Di seguito vengono esposti i dati consolidati di sintesi desumibili dai prospetti di bilancio. Si evidenzia che il primo semestre 2022 includeva ricavi per contributi pubblici da Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro, erogati a parziale copertura delle perdite registrate nel periodo della pandemia.

A seguito dell'applicazione dell'IFRS 5, il Conto Economico del 1° semestre 2022 riesposto non include la rivalutazione della partecipazione in Malpensa Logistica Europa SpA che viene esposta nella linea "Risultato netto da attività destinate alla vendita".

(in migliaia di euro)	1° semestre 2023	1° semestre 2022 riesposto	Variazione	1° semestre 2022 approvato
Ricavi	349.996	408.270	(58.274)	408.270
EBITDA ⁽¹⁾	129.676	204.404	(74.728)	204.404
Risultato operativo	86.619	167.898	(81.279)	167.898
Risultato prima delle imposte	82.733	168.787	(86.054)	169.858
Risultato netto da attività destinate alla vendita	775	1.991	(1.216)	920
Risultato netto del Gruppo	62.122	164.028	(101.906)	164.028

⁽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 2023	31 dicembre 2022	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.358.032	1.354.637	3.395
Capitale circolante (B)	(246.328)	(356.944)	110.616
Fondi rischi e oneri (C)	(225.211)	(229.124)	3.913
Fondi relativi al personale (D)	(28.023)	(30.942)	2.919
Altri debiti non correnti (E)	(3.898)	(6.590)	2.692
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	854.572	731.037	123.535
Patrimonio netto di Gruppo	405.458	342.836	62.622
Patrimonio netto di terzi	29	31	(2)
Indebitamento finanziario netto ⁽²⁾	449.085	388.170	60.915
Totale fonti di finanziamento	854.572	731.037	123.535

⁽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).

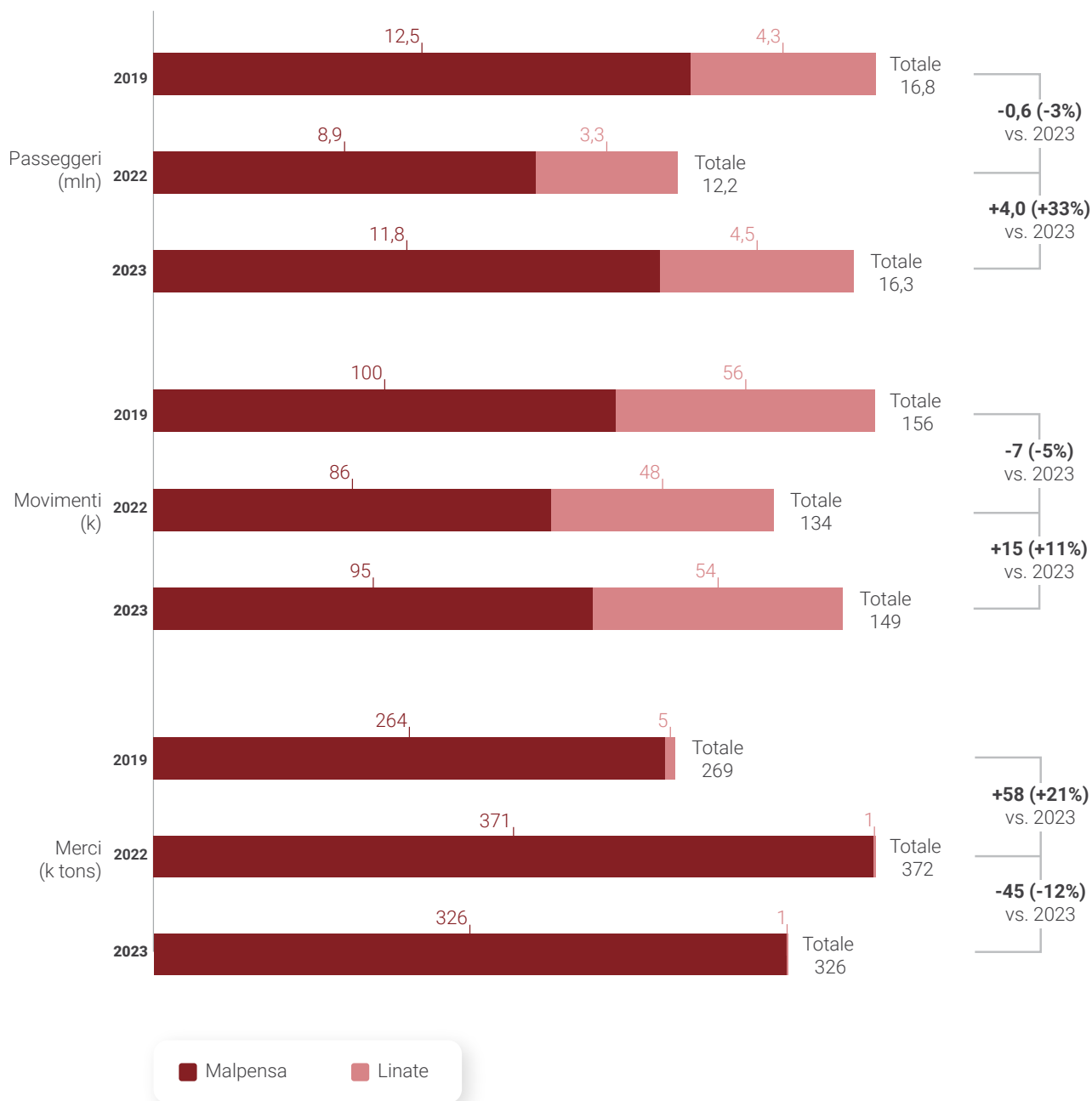
Investimenti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023	31 dicembre 2022	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	65.187	76.819	(11.632)

Altri Indicatori

	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
Numero di risorse a fine periodo	2.632	2.570

Traffico primo semestre (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



I dati di traffico del primo semestre 2023 sono confrontati con lo stesso periodo degli anni 2022 e 2019. Il confronto con il 2019, ultimo esercizio non condizionato dalla pandemia da Covid-19, permette di apprezzare l'effettivo recupero registrato nei primi sei mesi dell'anno 2023.

Relazione

RELAZIONE SULLA

GESTIONE

Gestione

PRIMO SEMESTRE 2023: EVENTI DI RILIEVO

Pandemia da Covid-19 (Coronavirus)

Il 5 maggio 2023 l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha ufficialmente dichiarato la fine dell'emergenza sanitaria, iniziata l'11 marzo 2020 con la dichiarazione d'inizio pandemia.

SEA ha deciso di continuare a rendere disponibili i gel sanificanti nelle postazioni già individuate durante la pandemia e di fornire le mascherine FFP2, per chi, venendo in contatto con persone durante l'attività lavorativa, ritenga preferibile una protezione per le vie respiratorie.

I protocolli, sino a questo momento costantemente aggiornati secondo le normative vigenti, non sono stati oltremodo prorogati, ma verranno ripristinati e adeguati alla normativa nel caso in cui la situazione emergenziale si dovesse riproporre.

Riapertura del Terminal 2 di Malpensa

Il 31 maggio 2023 è stato riaperto il Terminal 2 di Malpensa, chiuso nel 2020 a causa della pandemia da Covid-19. Il Terminal è interamente dedicato a easyJet e il restyling effettuato è finalizzato al miglioramento dell'esperienza di viaggio dei passeggeri, dalle fasi di check-in e controlli fino all'imbarco. Al check-in sono, infatti, presenti 21 postazioni *self bag drop*, che permettono ai viaggiatori di imbarcare i bagagli in stiva in autonomia. L'area dei controlli di sicurezza è stata anch'essa completamente ristrutturata, con l'installazione di 9 nuove linee automatizzate che diminuiscono i tempi di controllo e di attesa dei passeggeri. Al passaggio Fast Track, è possibile effettuare i controlli senza separare dal bagaglio a mano gli apparati elettronici e i liquidi grazie alla presenza di una macchina EDS-CB (Explosives Detection Systems for Cabin Baggage). Inoltre, è stata rinnovata l'offerta commerciale sia con la realizzazione

di un ampio duty free in cui si propone un'offerta ricca e strutturata per i passeggeri del Terminal sia con la riqualificazione e l'arricchimento della varietà dei servizi di ristorazione.

Linate nominato miglior aeroporto europeo 2023

Airport Council International (ACI), l'associazione che rappresenta 500 aeroporti di 55 paesi in Europa, ha assegnato allo scalo di Linate l'AcI Europe Best Airport Award 2023, nella categoria degli aeroporti tra i 5 e i 10 milioni di passeggeri.

I giudici hanno riconosciuto l'importante lavoro svolto negli ultimi anni sui temi della sostenibilità e della decarbonizzazione e l'impegno di SEA per lo sviluppo della mobilità sostenibile (con la nuova MM4 è possibile raggiungere il centro di Milano in 12 minuti), per gli investimenti sui carburanti alternativi (SAF e idrogeno) e per lo sviluppo dell'Urban Air Mobility. Inoltre, è stato valutato positivamente l'impegno per il miglioramento continuo dell'esperienza del passeggero in aeroporto, grazie anche allo sviluppo di tecnologie che la rendono sempre più fluida come la *Smart Security* e il *FaceBoarding*.

Master Plan Malpensa 2035

Il decreto VIA n.282/23 dell'8 giugno 2023 ha espresso un giudizio positivo sulla compatibilità ambientale del Masterplan, rimandando però alle prescrizioni espresse dalla Commissione tecnica per le valutazioni ambientali in cui si chiede di preservare gli habitat naturali della brughiera trovando una soluzione alternativa all'ampliamento delle infrastrutture cargo come prevista dai piani SEA. Le ricadute di tale prescrizione sono attualmente in fase di valutazione.

CLIMATE CHANGE

L'impegno di SEA procede sia in riferimento all'obiettivo "Net Zero 2030" correlato alla riduzione delle emissioni dirette (scope 1 e scope 2) sia in relazione alla riduzione delle emissioni di scope 3, attivando modalità che possano effettivamente ridurre le emissioni aeroportuali degli stakeholder. In quest'ottica si collocano la realizzazione del collegamento di Linate con il centro città, mediante la linea metropolitana di Milano, avvenuto a luglio 2023, e la realizzazione del collegamento ferroviario del Terminal 2 di Malpensa con Gallarate per il quale sono attualmente in corso i lavori di realizzazione all'interno del sedime aeroportuale.

Inoltre, in relazione alle emissioni prodotte dall'attività volativa, nel primo semestre 2023, è stato lanciato il bando con cui SEA offre il proprio contributo ai vettori che vogliono anticipare l'utilizzo del SAF rispetto al 2025, riconoscendo un importo pari a 500 euro per ogni tonnellata di "SAF puro" acquistato ed effettivamente erogato, per un valore totale da riconoscere nel 2023 pari a 450 migliaia di euro.

Si sta attualmente valutando di rendere disponibile la fornitura di diesel rinnovabile HVO per i mezzi operativi presenti negli aeroporti di Linate e Malpensa e a tal proposito sono in corso le verifiche di compatibilità.

QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

L'economia europea, come pure quella italiana, continua a mostrare una certa resilienza in un difficile contesto macroeconomico, riuscendo a contenere l'impatto negativo del conflitto Russia-Ucraina e della (anche) conseguente crisi energetica.

In particolare, sul piano delle risorse energetiche, la diversificazione delle fonti di approvvigionamento, anche per effetto di accordi bilaterali tra gli Stati europei e i produttori, e la riduzione dei consumi di gas hanno agevolato un calo dei costi energetici, limitando così gli effetti dello *shortage* di fornitura dalla Russia.

Il calo dei prezzi dell'energia, la riattivazione delle catene di fornitura e un mercato del lavoro dinamico hanno sostenuto una crescita moderata nei primi mesi del 2023, dissipando i timori di una recessione emersi a fine 2022 e irrobustendo la fiducia sulla ripresa economica per i mesi futuri.

In questo contesto, dopo il record raggiunto nel 2022, l'inflazione complessiva ha continuato a diminuire nel primo semestre del 2023; tale riduzione è tuttavia legata

alla forte decelerazione dei prezzi dei beni energetici e delle materie prime: sotto osservazione resta infatti l'andamento dell'inflazione di fondo che, dopo il record raggiunto a metà semestre 2023, da giugno 2023 sembrerebbe avviarsi verso una riduzione.

L'incremento dei prezzi al consumo ha determinato una perdita del potere di spesa dei lavoratori, portando ad una crescente pressione anche sull'incremento salariale, alla base di diverse manifestazioni e scioperi. In Italia, una delle ragioni della perdita del potere d'acquisto dei lavoratori è data dai ritardi con cui si sta procedendo ai rinnovi di tanti contratti nazionali: su un totale di 73 contratti nazionali esaminati dall'Istat a maggio 2023, quasi un terzo è ancora in attesa di rinnovo.

Questa condizione ha un impatto sul trasporto aereo da due punti di vista: da un lato, per gli effetti sulla propensione al consumo della popolazione e, di conseguenza, sulla propensione al viaggio, dall'altro per le agitazioni sindacali degli operatori del trasporto aereo che hanno già determinato disservizi e cancellazioni.

TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

Nel primo semestre del 2023 il traffico passeggeri ha proseguito nel trend di recupero dei volumi pre-crisi, con valori prossimi e talvolta superiori a quelli registrati nel 2019.¹ È importante evidenziare che, diversamente dagli esercizi precedenti, il 2023 non è stato condizionato da ondate pandemiche né da particolari misure restrittive sugli spostamenti a contenimento delle stesse.

Nonostante il Ministero della Salute italiano abbia reintrodotta fino al mese di febbraio l'obbligo di esibire un test molecolare o antigenico negativo per i viaggiatori in ingresso dalla Cina (ordinanze del 28 dicembre 2022 e del 30 gennaio 2023), il traffico passeggeri - e in particolare il segmento intercontinentale - ha registrato un elevato livello di recupero rispetto ai volumi 2019. Quanto premesso evidenzia la progressiva stabilizzazione della situazione sanitaria a livello globale nonché la ritrovata serenità dei passeggeri nella scelta di viaggiare.

L'instabilità della situazione geopolitica internazionale, in particolare in Russia e Ucraina, ha continuato nel primo semestre del 2023 ad interferire con il traffico aereo: in continuità con quanto verificatosi nel 2022 con lo scoppio del conflitto tra i due Stati (24 febbraio 2022), sono rimaste in vigore le misure restrittive introdotte dalla Commissione europea e dalle Nazioni Unite nei confronti della Russia ovvero la chiusura dello spazio aereo dell'Ucraina per tutti i voli civili ed il divieto di sorvolo dello spazio aereo dell'UE per tutti gli aerei di proprietà russa e/o registrati in Russia; lo stesso vale per quanto concerne le restrizioni imposte dal governo russo su accesso e sorvolo del proprio spazio aereo. Detti provvedimenti hanno interrotto il traffico proveniente dalle zone di guerra e ridotto le possibilità di sorvolo sui territori interessati, forzando le compagnie aeree a percorrere rotte più lunghe con maggiori costi operativi: tale penalizzazione ha avuto effetto in particolare sui vettori europei che operano collegamenti con l'Estremo Oriente.

Le compagnie aeree hanno colto le opportunità create da questo contesto di ripresa ampliando il proprio portafoglio di destinazioni e incrementando la loro attività sulle rotte già operate. Ne è un esempio² l'incremento dei collegamenti sulle destinazioni dell'Estremo Oriente (Cina, Giappone e Thailandia), del Sud America (Brasile e Argentina) e del Medio Oriente (Arabia Saudita

e Bahrain). Si sono riattivati anche i flussi da e per la Cina: dopo un'interruzione forzata del traffico passeggeri durata tre anni, la Cina ha infatti riaperto nel corso del 2023 al turismo dei viaggi di gruppo dei cittadini cinesi nei Paesi stranieri e viceversa; dal 15 marzo 2023 l'Italia è entrata a far parte della lista delle destinazioni autorizzate anche per questa finalità di viaggio.

Spinti dal forte recupero della domanda, i vettori hanno avviato o ripreso importanti piani di investimento in sviluppo della capacità, corroborando così le prospettive di crescita del mercato nel medio periodo: molteplici sono le iniziative di rinnovo e ampliamento della flotta aeromobili, tutte con il duplice obiettivo di incrementare l'efficienza operativa e migliorare l'esperienza di viaggio dei passeggeri. In occasione del salone dell'aerospazio di Parigi (Paris Air Show) tenutosi nel mese di giugno 2023 è stato registrato uno dei più importanti ordinativi di aeromobili da parte di Air India (540 aeromobili) e della sua diretta competitor IndiGo (500 aeromobili). Ulteriori ordinativi sono stati effettuati da Qantas (9 aeromobili narrow body), Philippine Airlines (9 aeromobili di lungo raggio) e China Airlines (8 aeromobili di lungo raggio).

La ripresa del traffico aereo nella prima parte dell'anno è stata accompagnata da sensibili rincari dei titoli di viaggio rispetto al passato, con variazioni che hanno raggiunto in taluni casi oltre il +40% rispetto al 2022.³ Alla luce di dinamiche sui prezzi giudicate potenzialmente anomale, pur in un clima economico caratterizzato da elevata inflazione, il Garante per la Sorveglianza dei Prezzi ha avviato un processo di approfondimento richiedendo giustificazioni ai principali vettori che operano le tratte attualmente al centro dell'indagine istituzionale - ovvero quelle che collegano gli scali di Roma e Milano con Venezia, Palermo, Catania e Cagliari.

Un ulteriore fenomeno che ha caratterizzato il primo semestre 2023 è rappresentato dai numerosi scioperi indetti nei mesi di maggio e giugno da categorie sindacali alle quali afferiscono anche i lavoratori del comparto aereo, aeroportuale e indotto; tali manifestazioni, annunciate anche per i mesi di luglio e settembre, sono spesso causa di cancellazioni, ritardi e mis-connection, con effetti sulla operatività degli aeroporti. Gli scioperi nazionali, secondo quanto riportato nei comunicati stampa delle varie sigle sindacali, sono riconducibili alla richiesta di rinnovo del contratto collettivo nazionale.

¹ Fonte | Assaeroporti e ACI Europe: dati di traffico aggiornati ad aprile 2023

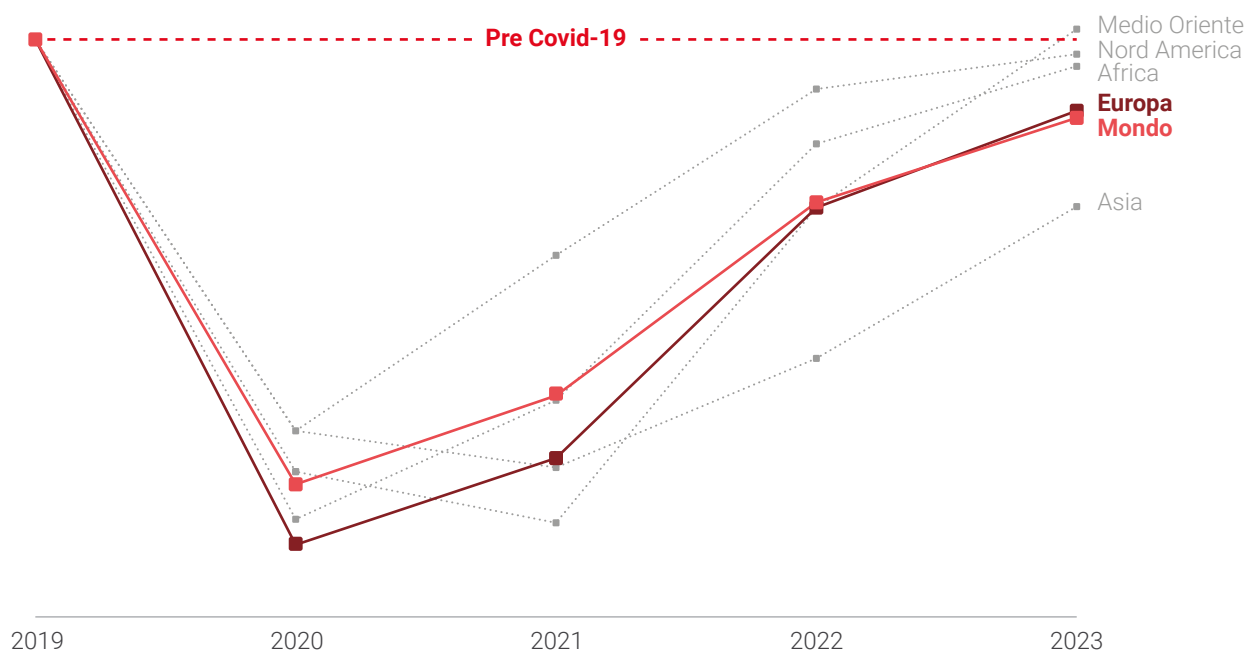
² Fonte | IATA Airport IS: Sono riportati gli Stati che hanno avuto un incremento delle frequenze dei collegamenti con l'Europa di oltre il +25% nei primi sei mesi del 2023 rispetto allo stesso periodo del 2022

³ Fonte | Ministero delle Imprese e del Made in Italy: Il Garante prezzi sollecita spiegazioni sul caro voli alle compagnie aeree (4 luglio 2023)

Gli sviluppi positivi evidenziati per il primo semestre 2023 hanno caratterizzato il sistema aeroportuale internazionale nel suo complesso: il campione analizzato pari a 1.232 aeroporti membri di ACI World ha servito 2,1 miliardi di passeggeri, in aumento del +43% rispetto allo stesso periodo del 2022 ed in contrazione del -11% rispetto al 2019. L'analisi del traffico per area geografica evidenzia dinamiche di ripresa differenti: in particolare, il Medio Oriente ha incrementato il numero dei passeggeri rispetto al 2022 del +52% (+1% vs. 2019), il Nord America del +19% (-2% vs. 2019), l'Africa del +35% (-4% vs. 2019), l'Europa del +39% (-10% vs. 2019) ed infine l'Asia del +105% (-23% vs. 2019). Nel contesto europeo, l'Italia ha registrato un incremento del +42% rispetto al 2022 (-4% rispetto al 2019).

Nel contesto innanzi descritto, le più recenti previsioni elaborate da Eurocontrol⁴ confermano il trend di ripresa del traffico anche nella seconda parte del 2023, con un ritorno ai volumi pre-crisi tra il 2024 e il 2025 (scenario base).

Recupero traffico per area geografica [passeggeri]



Con riferimento al trasporto merci per via aerea, nel corso dei primi quattro mesi del 2023 sono state movimentate a livello globale 31 milioni di tonnellate di merci. Gli aeroporti con il maggior traffico merci si collocano in Asia e Nord America: nei primi quattro mesi emergono Hong Kong e Memphis (con 1,3 mln di tonnellate ciascuno) e Shanghai (1,0 mln di tonnellate). I volumi registrati nel 2023 rappresentano una variazione rispettivamente del -8,3% e del -5,4% nel confronto con lo stesso periodo del 2022 e del 2019. Hanno influito negativamente sul settore del cargo aereo l'assestamento delle catene di approvvigionamento dopo lo shock pandemico ed il graduale ritorno alla normalità delle dinamiche del trasporto via mare, con una riduzione della congestione dei porti marittimi e un decremento del prezzo di noleggio dei container: nel mese di giugno 2023 il costo di un container di 40 piedi⁵ per la tratta Shanghai-Genova è stato pari a 2 mila US\$ rispetto agli 11 mila US\$ dello stesso periodo del 2022. Utile infine sottolineare che, a partire dal mese di luglio 2022, l'attività dei preighters⁶ è stata sospesa, vietando il c.d. "cargo in cabin".

Per quanto concerne la Business and General Aviation, tale segmento ha registrato in Europa 418 mila movimenti nei primi quattro mesi del 2023, in contrazione del -6,3% rispetto allo stesso periodo del 2022. Le principali nazioni europee per volumi generati di Aviazione Generale sono la Francia con 71 mila movimenti (-8,4% vs. 2022), il Regno Unito con 59 mila movimenti (-5,5% vs. 2022), la Germania con 55 mila movimenti (-2,0% vs. 2022) ed infine l'Italia con 34 mila movimenti (-0,6% vs. 2022).

⁴ Fonte | Eurocontrol: Forecast update 2023 - 2029 (edizione di marzo 2023)

⁵ Fonte | Drewry: World Container Index (29 giugno 2023)

⁶ Voli con aeromobili passeggeri adibiti esclusivamente al trasporto merce

QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

Pubblicazione nuovi Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali

Con la delibera n. 38/2023 del 9 marzo 2023 (*"Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 42/2022. Approvazione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali"*) l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha pubblicato i nuovi *"Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali"*.

Detti modelli sono entrati in vigore il 1° aprile 2023 e si applicano alle procedure di revisione dei diritti aeroportuali avviate a partire da tale data. Contestualmente sono stati abrogati i precedenti modelli di cui alla delibera n. 136/2020.

I nuovi modelli mantengono alcune caratteristiche dell'assetto regolatorio precedente (periodo tariffario pluriennale, impianto regolatorio *asset-base*, meccanismi di *price cap*, regime di *dual till*), ma introducono alcune importanti novità sia in termini procedurali (definizione di tempi più rigorosi per le fasi di consultazione; modifica delle previsioni circa le modalità di approvazione della proposta tariffaria da parte degli utenti - meccanismi di voto), sia dal punto di vista dell'algoritmo di calcolo delle tariffe (definizione dell'anno base, nuove previsioni relative all'elasticità dei costi e del rischio traffico), nuovi obblighi informativi nei confronti dei vettori aerei e della stessa Autorità.

Con la delibera n. 39/2023 del 9 marzo 2023 l'ART ha altresì pubblicato il tasso di remunerazione del capitale investito da utilizzarsi per l'elaborazione delle proposte di revisione dei diritti aeroportuali (5,83% tasso reale pre-tax, 7,50% tasso nominale pre-tax). I nuovi valori, uguali per tutti gli aeroporti italiani, saranno applicati ai gestori che daranno avvio al nuovo periodo tariffario fino al successivo aggiornamento (previsto entro il 31 maggio di ogni anno). Detti valori saranno validi per l'intero periodo tariffario.

SEA ha dato avvio alle attività propedeutiche all'avvio delle consultazioni per il nuovo periodo tariffario 2024-28.

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

Modifiche al Codice Appalti

È stato pubblicato il D.Lgs. 31.03.2023, n. 36 - Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'art. 1 della Legge 21.06.2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici (c.d. Codice Appalti) entrato in vigore il 1° aprile 2023 con efficacia dal 1° luglio 2023. Le principali novità riguardano: l'enunciazione dei "Principi generali" (in particolare, il "principio del risultato", il "principio della fiducia" nell'azione della pubblica amministrazione, il "principio dell'accesso al mercato" degli operatori economici); il subappalto (introdotto il c.d. subappalto a cascata); l'avvalimento (ammesso il c.d. avvalimento premiale); revisione prezzi (obbligo di inserire nei contratti apposite clausole); progettazione (previsti ora due soli livelli: progetto di fattibilità tecnico-economica e progetto esecutivo); criteri di aggiudicazione (premiando il "made in Italy").

Nuovo Regolamento ENAC sulla Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra

In data 1° giugno 2023, ENAC ha pubblicato il Regolamento sulla "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra- Ed. 8".

All'interno del suddetto Regolamento è stata prevista una sezione relativa alle subconcessioni aeroportuali. In particolare, è stata prevista una proroga "automatica" di 2 anni alle sole subconcessioni aviation, della logistica e del cargo, in quanto il settore dell'aviazione civile ha subito più di altri le ripercussioni di una serie di congiunture negative di ordine sanitario, politico, sociale ed energetico.

Nuovo Regolamento ENAC per l'acquisto e la gestione dei Depositi Carburante

In data 26 maggio 2023 l'ENAC ha emesso il "Regolamento recante disposizioni sulla costruzione, l'acquisto e la gestione dei depositi carburante avio negli aeroporti aperti al traffico commerciale affidati in concessione", che prevede tra le altre cose che i nuovi depositi carburante dovranno essere realizzati dalla società di gestione o da una società controllata e che eventuali depositi già esistenti di proprietà di terzi dovranno essere acquistati dalla società di gestione o da una società controllata. Il gestore può affidare a terzi la conduzione tecnica attraverso procedure di selezione basate su principi di pubblicità, trasparenza e non discriminazione.

COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

Principali dati di traffico del Sistema Aeroportuale di Milano

Nei primi sei mesi del 2023 il Sistema Aeroportuale di Milano gestito dal Gruppo SEA ha servito 16,2 milioni di passeggeri, in crescita del +33% rispetto allo stesso periodo del 2022 ed in riduzione del -3% rispetto al primo semestre 2019.

L'attività cargo, che nei primi mesi del 2023 ha movimentato 326 mila tonnellate di merce tra Linate e Malpensa, ha registrato una riduzione del -12% rispetto allo stesso periodo del 2022 ed un incremento del +21% rispetto al 2019.

L'aviazione generale, con 16 mila movimenti gestiti nel primo semestre 2023, ha registrato una crescita del +4% rispetto al 2022 e del +31% rispetto al 2019.

Aviazione Commerciale

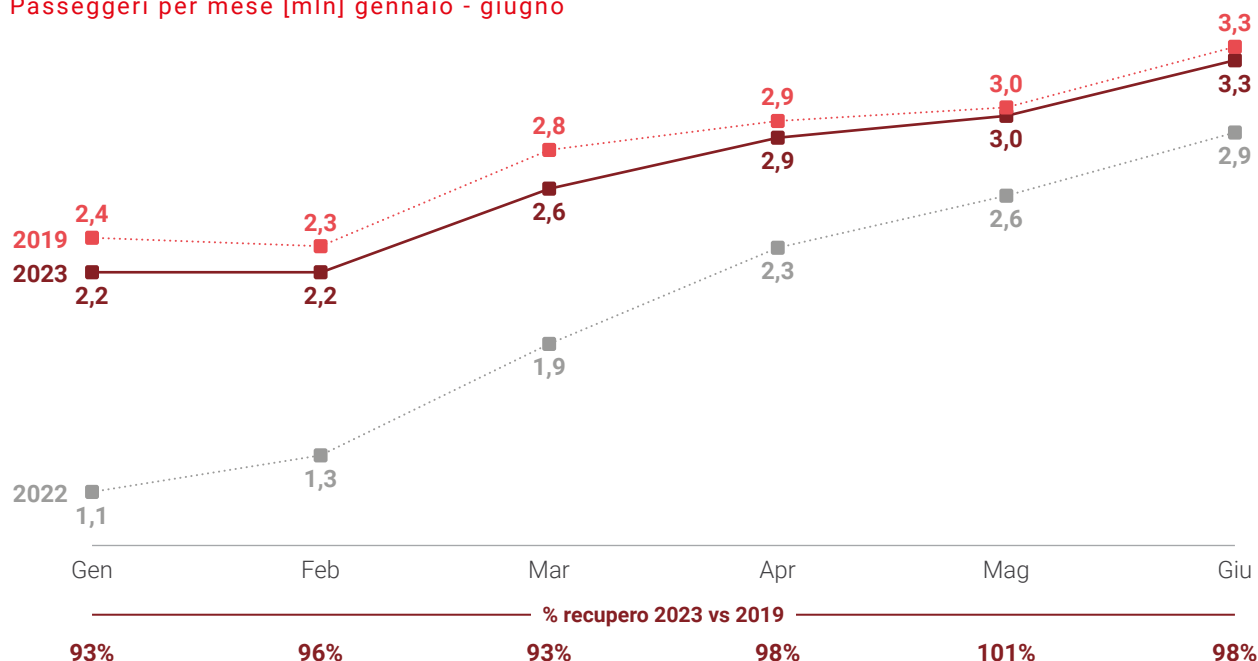
	2023	2022	Δ%	2019	Δ%
Passeggeri [k]	16.220	12.201	+33%	16.780	-3%
Linate	4.452	3.277	+36%	4.289	+4%
Malpensa	11.768	8.924	+32%	12.491	-6%
Merci [k ton]	326,2	371,5	-12%	268,7	+21%
Linate	0,7	0,9	-16%	5,1	-86%
Malpensa	325,5	370,6	-12%	263,6	+24%
Movimenti [k]	132,6	118,6	+12%	143,8	-8%
Linate	40,7	34,9	+16%	46,0	-12%
Malpensa	91,9	83,7	+10%	97,9	-6%
<i>di cui Passeggeri</i>	77,9	67,4	+16%	92,3	-16%
<i>di cui Cargo</i>	14,0	16,3	-14%	5,6	+149%

Aviazione Generale

	2023	2022	Δ%	2019	Δ%
Movimenti [k]	16,2	15,5	+4%	12,3	+31%
Linate	13,3	12,8	+4%	10,2	+30%
Malpensa	2,9	2,7	+7%	2,1	+38%

Analogamente a quanto accaduto in Europa, e con una distribuzione del traffico passeggeri per mese molto simile a quella del 2019, il traffico di Linate e Malpensa nei primi sei mesi del 2023 è aumentato fino a raggiungere nel mese di maggio gli stessi volumi di passeggeri del 2019 (primo mese post pandemia in cui il Sistema ha recuperato totalmente i valori del 2019, registrando un +1,0%). Il grafico seguente mostra il traffico passeggeri per mese confrontato con l'anno precedente e con l'esercizio 2019.

Passeggeri per mese [mIn] gennaio - giugno



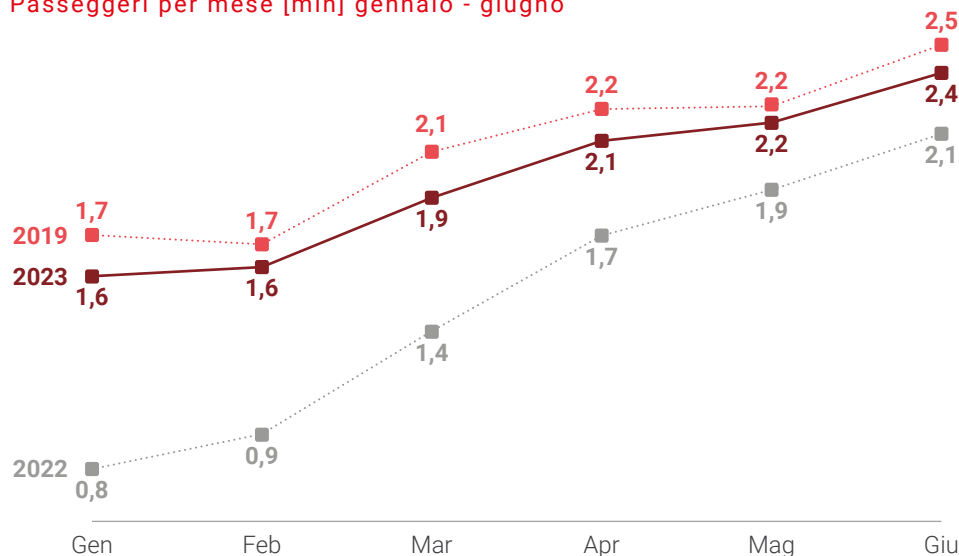
ATTIVITÀ PASSEGGERI

Malpensa

Nel primo semestre 2023 dall'aeroporto di Malpensa sono transitati 11,8 milioni di passeggeri, in crescita del +32% rispetto allo stesso periodo del 2022 ed in contrazione del -6% rispetto al 2019. Il recupero di traffico passeggeri rispetto allo scorso anno è in larga parte ascrivibile all'avvio di nuovi collegamenti, al potenziamento di quelli esistenti e al maggior riempimento delle macchine (load factor medio 2023 pari all'80%, rispetto al 70% del 2022 ed al 76% del 2019). Quest'ultimo elemento risulta ancor più significativo se si considera il concomitante aumento della dimensione media degli aeromobili, che nella prima parte del 2023 è stata pari a 193 posti/macchina e che si confronta con 191 posti/macchina del 2022 e con 180 posti/macchina del 2019.

Nel complesso, il numero dei movimenti passeggeri, pari a 78 mila, è aumentato rispetto al 2022 del +16% (-16% vs. il 2019).

Passeggeri per mese [mIn] gennaio - giugno

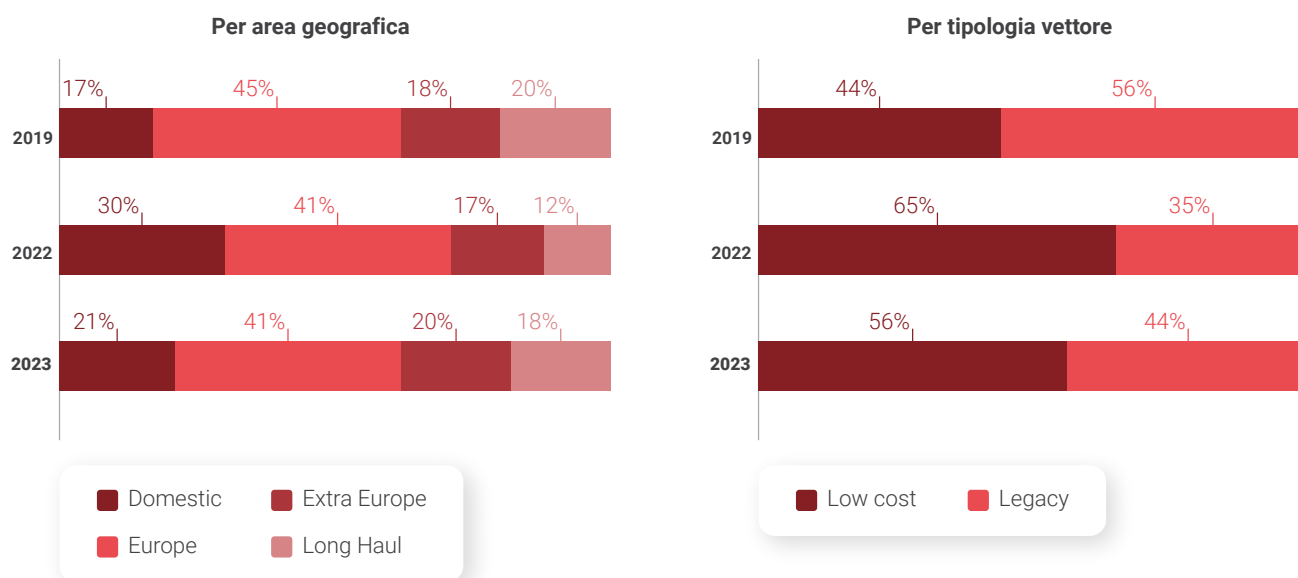


	Posti a Movimento	Load Factor
2019	180	76%
2022	191	70%
2023	193	80%

Nei primi sei mesi del 2023 la distribuzione delle quote di mercato per area geografica conferma la marcata prevalenza di traffico internazionale, recuperando una composizione analoga a quella registrata nel 2019. Rispetto al 2022, infatti, il segmento domestico ha ridotto la sua importanza registrando un -8% in termini di volumi ed una diminuzione di -9 p.p. della sua quota sul totale traffico gestito; detta riduzione è avvenuta a beneficio dei segmenti extra-europeo ed intercontinentale, che sono passati dal 17% al 20% e dal 12% al 18% rispettivamente; in questo contesto il traffico europeo, in linea con quanto registrato nel 2022, ha rappresentato il 41% del traffico complessivamente gestito.

I nuovi collegamenti di lungo raggio attivati nel 2023 (tra i principali, Air India su Delhi, Air China su Shanghai e Neos su Toronto) ed il potenziamento di quelli esistenti (in particolare, Cathay Pacific su Hong Kong, Air China su Wenzhou e Pechino, Delta su New York ed EVA Air su Taipei) hanno permesso ai vettori legacy di aumentare la propria quota di mercato rispetto all'anno precedente: nel primo semestre essi hanno trasportato il 44% dei passeggeri, un valore superiore di +9 p.p. rispetto al 2022 ma ancora inferiore di -12 p.p. rispetto ai livelli del 2019.

Quote di mercato [passeggeri %] gennaio - giugno



La crescita del traffico e la rimodulazione delle quote di mercato si riflettono anche sulla distribuzione dei passeggeri per tipologia di vettore: nei primi mesi del 2023 la quota di mercato dei vettori low cost è diminuita dal 65% del 2022 al 56% del 2023, a favore dei vettori legacy.

Linate

Nel primo semestre 2023 dall'aeroporto di Linate sono transitati 4,5 milioni di passeggeri, in crescita del +36% rispetto allo stesso periodo del 2022 ed in aumento del +4% rispetto al 2019. I movimenti gestiti sono stati pari a 41 mila, in aumento del +16% rispetto al 2022 ed in diminuzione del -12% rispetto al 2019.

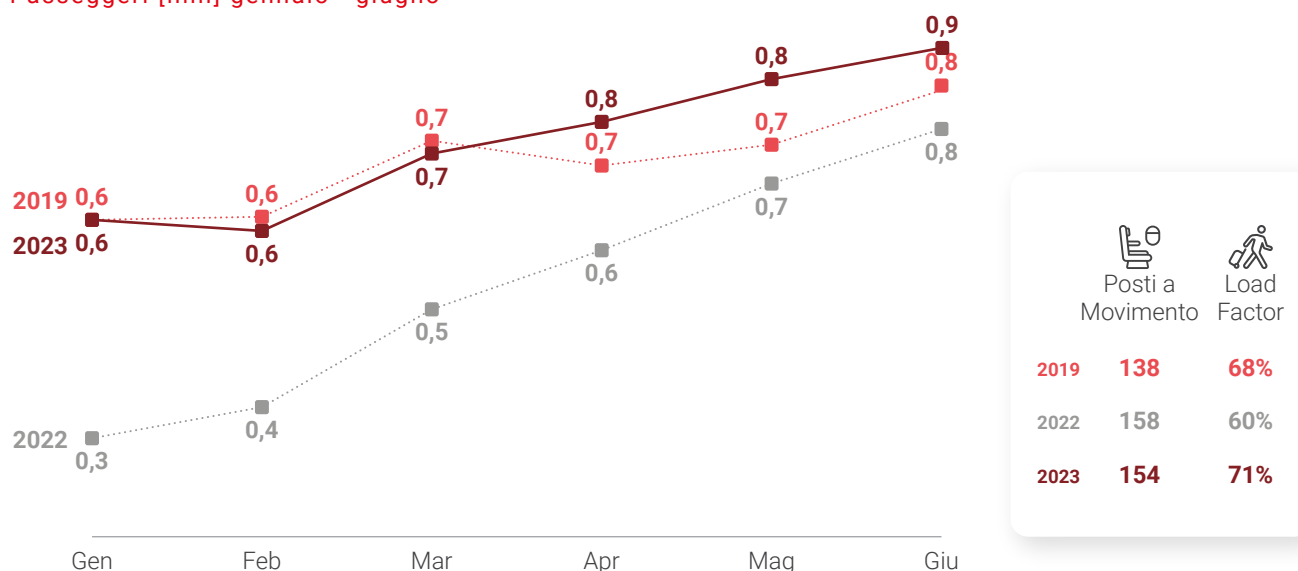
La dimensione media degli aeromobili (espressa in termini di posti offerti) si è attestata a 154 posti a movimento, in calo rispetto al primo semestre 2022 del -2% ed in significativo incremento rispetto ai valori 2019 del +12%. Il coefficiente di riempimento degli aeromobili nei primi sei mesi del 2023 è stato pari al 71%, in aumento di +11 p.p. rispetto al medesimo periodo del 2022 e di +3 p.p. rispetto al 2019.

L'aumento della dimensione della macchina media, combinata con il maggior riempimento degli aeromobili, ha portato nel 2023 a 110 passeggeri a movimento, in aumento del +17% sia rispetto al 2022 sia rispetto al 2019, anni in cui i passeggeri a movimento sono stati pari a 94.

L'incremento della dimensione della macchina media nel 2023 rispetto al 2019 è da attribuirsi in larga misura alla scelta di

ITA Airways e British Airways di operare con aeromobili di dimensioni maggiori (nel 2019 erano attivi sullo scalo di Linate gli Embraer con dimensione media inferiore a 100 posti a movimento), nonché all'utilizzo di alcuni slot, rilasciati da Alitalia ed Air Italy, da parte di vettori low cost, operatori che impiegano aeromobili di dimensioni superiori alla media.

Passeggeri [mln] gennaio - giugno



Il rinnovato assetto di ITA Airways (ex Alitalia) e l'ingresso di nuovi vettori (in seguito alla riassegnazione di parte degli slot resi disponibili successivamente alla sospensione dell'attività volativa di Alitalia e Air Italy) hanno determinato una redistribuzione delle quote di mercato, in termini di movimenti operati, tra le principali compagnie aeree. La quota di mercato di Alitalia nei primi sei mesi del 2019, pari al 62%, si confronta con quella di ITA Airways nello stesso periodo del 2023, pari al 58%.

Per quanto concerne l'applicazione della normativa europea che vincola il mantenimento degli slot assegnati all'effettivo utilizzo degli stessi al di sopra di una soglia limite (c.d. grandfather rights), i primi sei mesi del 2023 sono stati caratterizzati dal susseguirsi di due diversi regimi: nei mesi della winter season 2022-2023 la percentuale minima per il mantenimento degli slot è stata fissata al 75%, mentre dalla summer 2023 è stata ripristinata la soglia minima vigente prima del periodo pandemico, pari all'80%.

Un ulteriore elemento di discontinuità con il passato è rappresentato dai voli di continuità territoriale (da/per la Sardegna), soggetti a oneri di servizio pubblico: tali collegamenti, operati dal 2013 al 2019 da Alitalia e Air Italy (in precedenza, Meridiana), sono stati gestiti sinergicamente da Volotea e ITA fino al 16 febbraio 2023. Dal 17 febbraio 2023 i collegamenti da/per Alghero e Cagliari sono stati operati da ITA, mentre i collegamenti da/per Olbia da AerolItalia.

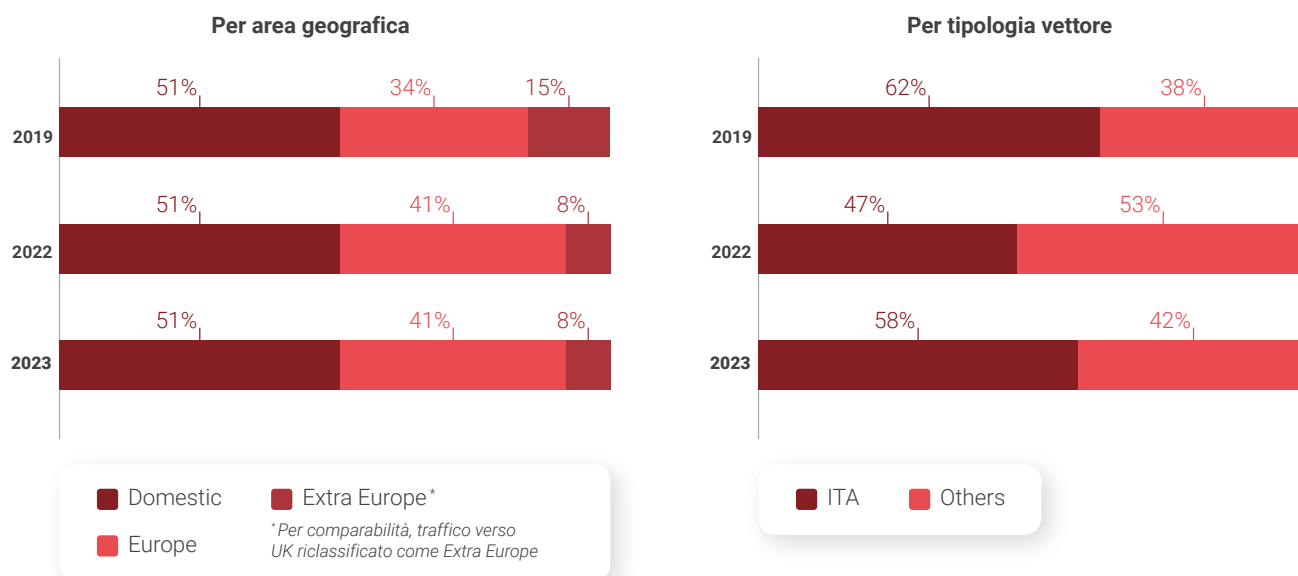
Infine, nei primi sei mesi del 2023 sono state applicate le disposizioni introdotte dal nuovo Decreto Giovannini, in vigore dal mese di settembre 2022, che prevedono per l'aeroporto di Linate:

- l'ampliamento delle destinazioni servibili dallo scalo a quelle con distanza ortodromica da Linate inferiore a 1.500 km, anche non UE (ivi incluso il Regno Unito);
- il mantenimento del limite massimo di capacità oraria pari a 18 movimenti/orari, operati da vettori comunitari (ovvero, di un Paese terzo identificato sulla base di accordi verticali) con aeromobili a corridoio singolo (narrow body);
- la limitazione dell'attività volativa dei vettori ai soli collegamenti *point-to-point*.

In linea con la precedente normativa, l'attuale decreto non prevede meccanismi di controllo sulla distribuzione dei titoli di viaggio tra Linate e qualsiasi altro aeroporto al di fuori dei limiti stabiliti dal decreto.

La ripartizione del traffico per area geografica (nazionale ed internazionale) nei primi sei mesi del 2023 è del tutto allineata al dato pre-pandemia ed al 2022, con il 51% di traffico domestico ed il 49% di traffico internazionale (destinazioni dell'Unione europea, fatta eccezione per il Regno Unito, servito da Linate in deroga fino all'entrata in vigore del Decreto Giovannini).

Quote di mercato [passeggeri %] gennaio - giugno



Attività Cargo

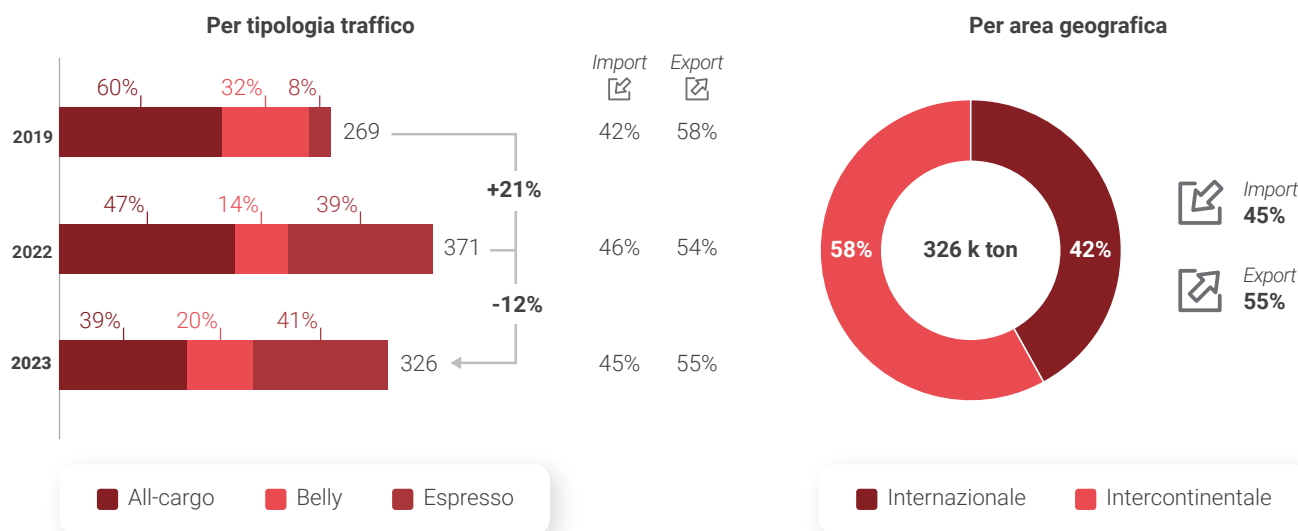
Nel primo semestre 2023 il comparto cargo ha gestito 326 mila tonnellate di merce (trasportata su voli freighter ovvero nella stiva di voli passeggeri, c.d. belly), in flessione del -12% rispetto al primo semestre 2022 ed in aumento del +21% rispetto al 2019. Anche il numero dei movimenti all cargo a Malpensa, pari a 14,0 mila nei primi sei mesi del 2023, risulta in riduzione del -14% rispetto al 2022 ed in aumento del +149% rispetto al 2019. Nel confronto con il 2019, la crescita del numero di movimenti è stata più che proporzionale rispetto all'incremento dei quantitativi di merce trasportata: questo fenomeno è riconducibile alla maggiore presenza di vettori express che tipicamente trasportano merci in colli più piccoli e con un peso inferiore; a conferma di quanto detto, il carico medio per movimento dei vettori all cargo (belly escluso) risulta essersi ridotto in comparazione sia con il 2019 che con il 2022, rispettivamente del -42% e del -5%.

Dall'analisi delle merci trasportate per tipologia di traffico (cfr. grafico seguente) emerge una marcata espansione del comparto express dal 2019 al 2023, sostenuta anche dalla realizzazione della nuova base DHL (ultimo trimestre 2020) e dai nuovi magazzini di Amazon (da ottobre 2021). Pur incrementando la propria quota di mercato rispetto al totale delle merci trasportate, il segmento express ha registrato nei primi sei mesi del 2023 una flessione del -8% rispetto al 2022, attestandosi a 134 mila tonnellate di merce movimentata.

Il progressivo ripristino dei collegamenti passeggeri verso destinazioni di medio e lungo raggio ha determinato un certo recupero per il traffico merci su aeromobili a configurazione mista (belly); pur con un miglioramento rispetto al 2022 (+29%), il trasportato in stiva (65 mila tonnellate) è stato comunque inferiore ai livelli 2019 del -23%.

In controtendenza, invece, è il comparto freighter che con 127 mila tonnellate di merce trasportata nel primo semestre 2023 ha registrato una flessione rispettivamente del -27% (-48 mila tonnellate vs. il 2022) e del -20% (-31 mila tonnellate vs. il 2019). Per una corretta lettura della riduzione rispetto al 2022, occorre spiegare che quest'ultimo si caratterizzava per alcuni fenomeni congiunturali: la presenza di voli "preighter" e la riduzione dei collegamenti di lungo raggio da altri scali italiani. Per quanto concerne il primo punto, durante il periodo della pandemia sono stati adibiti al trasporto merce alcuni aeromobili passeggeri sfruttando, oltre alla capacità di stiva, anche lo spazio in cabina (c.d. voli "preighter"); questa attività, regolamentata durante il periodo pandemico, è stata interrotta nel luglio 2022 ed è stata solo in parte assorbita dagli altri segmenti (freighter e belly). In merito al secondo punto, il 2022 risultava ancora caratterizzato da una forte riduzione dei collegamenti diretti di lungo raggio da tutto il territorio nazionale (-45% rispetto al 2019) con conseguente indisponibilità di capacità in stiva. La domanda insoddisfatta dal belly negli anni precedenti ha rappresentato un'opportunità per il freighter, che si è esaurita con la riattivazione delle frequenze intercontinentali avvenuta nel 2023.

Merci [k ton] gennaio - giugno



Sebbene in contrazione rispetto al 2022, i risultati ottenuti nel primo semestre 2023 confermano il ruolo della Cargo City di Malpensa quale primario polo italiano per gli scambi di merce in import ed export, che rispettivamente costituiscono, in volume, il 45% ed il 55% delle merci movimentate. A livello nazionale, la quota di mercato⁷ delle merci movimentate da/verso Linate e Malpensa risulta essere pari al 65% (in volume).

AVIAZIONE GENERALE

SEA Prime nel primo semestre 2023 ha gestito 16,2 mila movimenti di aviazione generale (tra Linate e Malpensa), in crescita del +4% rispetto al 2022 e del +31% rispetto al 2019; anche il tonnellaggio complessivo degli aeromobili, pari a 279 mila tonnellate, risulta in aumento rispetto al 2022 e al 2019 rispettivamente del +8% e del +35%.

Dai numeri appena esposti emerge la crescita nel 2023 della dimensione media degli aeromobili (17,2 tonnellate), sia rispetto al 2022 (16,6 tonnellate) sia rispetto al 2019 (16,8 tonnellate); tale incremento parrebbe ascrivibile alla ripresa del traffico internazionale e allo sviluppo di attività da parte degli operatori basati a Linate (Sirio con l'apertura di una nuova base manutentiva a Linate, VistaJet e Servizi Aerei). Anche la ripresa degli eventi in presenza ha contribuito positivamente al traffico operato nei primi mesi del 2023: nel mese di aprile la Design Week ha generato picchi di traffico di oltre 180 movimenti giornalieri.

Infine, il numero dei passeggeri transitati dai terminal di aviazione generale di Linate e Malpensa, pari a 31 mila, risulta in crescita rispetto al 2022 e al 2019 rispettivamente del +8% e del +26%.

Aviazione Generale

	2023	2022	Δ%	2019	Δ%
Movimenti [k]	16,2	15,5	+4%	12,3	+31%
Linate	13,3	12,8	+4%	10,2	+30%
Malpensa	2,9	2,7	+7%	2,1	+38%
Tonnellate [k]	278,6	257,7	+8%	206,8	+35%
Linate	222,2	211,8	+5%	171,8	+29%
Malpensa	56,4	45,9	+23%	35,0	+61%
Passeggeri [k]	31,2	28,8	+8%	24,8	+26%
Linate	25,5	23,7	+7%	20,6	+24%
Malpensa	5,7	5,1	+12%	4,2	+35%

⁷ Fonte | Aeroporti 2030: Quota di mercato calcolata sulla base dei dati actual dei primi cinque mesi del 2023

Conto economico

I principi contabili applicati per la predisposizione dei dati consolidati del primo semestre 2023 sono conformi a quelli adottati per la redazione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2022. Il perimetro di consolidamento al 30 giugno 2023 non è variato rispetto al 31 dicembre 2022. Si evidenzia che al 30 giugno 2023, a seguito della sottoscrizione dell'accordo per la cessione della quota di minoranza pari al 25% detenuta da SEA S.p.A. in Malpensa Logistica Europa S.p.A., si è provveduto a riclassificare nella riga Risultato delle attività destinate alla vendita la partecipazione rivalutata sulla base del prezzo concordato. Come previsto dal principio contabile IFRS 5, anche il conto economico del periodo di confronto è stato analogamente riclassificato.

(in migliaia di euro)	1° semestre 2023	1° semestre 2022 riesposto	Variazione	Var % 2023/2022	1° semestre 2022 approvato
Ricavi di gestione	334.413	397.426	(63.013)	(15,9%)	397.426
Ricavi per lavori su beni in concessione	15.583	10.844	4.739	43,7%	10.844
Totale ricavi	349.996	408.270	(58.274)	(14,3%)	408.270
Costi di gestione					
Costi del lavoro	86.964	79.593	7.371	9,3%	79.593
Altri costi di gestione	118.652	114.041	4.611	4,0%	114.041
Totale costi di gestione	205.616	193.634	11.982	6,2%	193.634
Costi per lavori su beni in concessione	14.704	10.232	4.472	43,7%	10.232
Totale costi	220.320	203.866	16.454	8,1%	203.866
Margine operativo lordo / EBITDA ⁽¹⁾	129.676	204.404	(74.728)	(36,6%)	204.404
Accantonamenti e svalutazioni	1.410	(6.828)	8.238	120,7%	(6.828)
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	10.454	10.812	(358)	(3,3%)	10.812
Ammortamenti	31.193	32.522	(1.329)	(4,1%)	32.522
Risultato operativo	86.619	167.898	(81.279)	(48,4%)	167.898
Proventi da partecipazioni	5.322	8.765	(3.443)	(39,3%)	9.836
Oneri finanziari netti	9.208	7.876	1.332	16,9%	7.876
Risultato prima delle imposte	82.733	168.787	(86.054)	(51,0%)	169.858
Imposte dell'esercizio	21.384	6.749	14.635	216,8%	6.749
Risultato netto da attività in funzionamento	61.349	162.038	(100.689)	(62,1%)	163.109
Risultato netto da attività destinate alla vendita	775	1.991	(1.216)	(61,1%)	920
Risultato di pertinenza dei terzi	2	1	1	100,0%	1
Risultato del Gruppo	62.122	164.028	(101.906)	(62,1%)	164.028

⁽¹⁾ L'EBITDA 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.

I risultati del semestre in esame e del semestre dell'esercizio 2022 sono stati caratterizzati dall'iscrizione di contributi pubblici. In particolare, il semestre 2023 evidenzia contributi pari a 2.280 migliaia di euro a parziale compensazione dei maggiori oneri energetici⁸ sostenuti nello stesso periodo, mentre il semestre 2022 includeva ricavi per contributi pubblici da Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro, erogati a parziale copertura delle perdite registrate nel periodo della pandemia.

L'EBITDA del primo semestre 2023 è stato pari a 129.676 migliaia di euro e si confronta con quello del medesimo periodo dell'esercizio 2022 pari a 204.404 migliaia di euro.

Al netto delle menzionate poste straordinarie, l'EBITDA del semestre 2023 è stato pari a 127.396 migliaia di euro, in significativo incremento rispetto al precedente esercizio (+67.093 migliaia di euro, al netto delle poste sopra menzionate). Tale positiva performance è ascrivibile alla crescita dei ricavi della gestione (+81.088 migliaia di euro), conseguente in primo luogo ai maggiori volumi di traffico passeggeri gestiti parzialmente compensata dalla contrazione registrata dal comparto Cargo. Anche i costi di gestione hanno registrato un incremento, +14.262 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2022, legato principalmente ai maggiori volumi di traffico, al termine dalla fruizione degli ammortizzatori sociali e all'incremento dei costi operativi a seguito della riapertura del Terminal 2 di Malpensa.

Il Risultato operativo (EBIT) del periodo è stato positivo per 86.619 migliaia di euro, in riduzione di 81.279 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente. La variazione dell'EBIT è influenzata, in aggiunta ai fattori esposti in precedenza, anche dalla dinamica degli accantonamenti per svalutazione crediti, l'esercizio 2022 aveva infatti beneficiato di rilasci del fondo svalutazione crediti a fronte di accantonamenti registrati nel semestre in esame. Al netto delle poste straordinarie sopra descritte, l'EBIT al 30 giugno 2023 registra un aumento di 60.542 migliaia di euro rispetto al 30 giugno 2022.

Il risultato netto del semestre è stato pari a 62.124 migliaia di euro e si confronta con un risultato di 164.029 migliaia di euro del primo semestre 2022.

Ricavi

I ricavi di gestione del primo semestre 2023 sono risultati pari a 334.413 migliaia di euro. Nel confronto con i ricavi del semestre 2022, pari a 253.325 migliaia di euro (al netto dei contributi pubblici di 144.101 migliaia di euro), hanno registrato un incremento di 81.088 migliaia di euro dovuto a:

- maggiori **Ricavi Aviation** (190.338 migliaia di euro) in incremento di 41.530 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2022. Tale crescita è attribuibile al business del trasporto passeggeri e, in particolar modo, all'incremento di capacità operata dai vettori e al maggiore riempimento medio dei voli. Il volume d'affari del business cargo è stato, invece, inferiore rispetto a quanto registrato nell'esercizio precedente, in particolare per la minore capacità disponibile anche dovuta al termine dei cd. voli "freighter".⁹
- Incremento di 38.571 migliaia di euro dei **Ricavi Non Aviation** (135.940 migliaia di euro), attribuibile alle migliori performance di tutti i comparti. In particolare, è risultato significativo l'incremento dei ricavi da *shops* presso lo scalo di Malpensa, per la riattivazione dei collegamenti internazionali, e dei ricavi derivanti dalla gestione dei parcheggi passeggeri. Inoltre, degno di nota è il contributo dei servizi premium, a seguito della piena operatività delle sale VIP su entrambi gli scali e per l'apertura della nuova premium lounge presso il Terminal 1 di Malpensa.
- Contributo della **General Aviation** (8.135 migliaia di euro) in incremento di 987 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per effetto del maggiore numero di movimenti gestiti e di maggiori ricavi commerciali, anche conseguenti all'entrata in esercizio del nuovo Hangar (cd. "Hangar X") presso lo scalo di Linate.

I **ricavi per lavori su beni in concessione** passano da 10.844 migliaia di euro nel primo semestre 2022 a 15.583 migliaia di euro nel corrispondente periodo 2023. 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 contractor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

⁸ I provvedimenti normativi emanati nel 2022, e confermati anche per il primo semestre 2023 riconoscono un credito d'imposta alle imprese non energivore dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 4,5 kWh che abbiano registrato un significativo incremento del costo unitario rispetto al 2019.

⁹ Voli con aeromobili passeggeri adibiti esclusivamente al trasporto merce.

Costi di gestione

I costi operativi del primo semestre 2023, al netto dei contributi a parziale copertura dei maggiori oneri energetici, sono stati pari a 207.896 migliaia di euro e sono composti da:

- **Costo del lavoro**, pari a 86.964 migliaia di euro, in incremento di 7.371 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per effetto del termine della fruizione di ammortizzatori sociali e degli incrementi retributivi previsti dal Contratto Collettivo Nazionale. Tali effetti sono stati in parte bilanciati dalla riduzione dell'organico medio a seguito dell'avvio, nel secondo semestre 2022, di un piano di pensionamenti anticipati.

L'organico medio del semestre, pari a 2.524 Full Time Equivalent (FTE), è risultato inferiore di 87 unità (-3,3%) rispetto al 2022.

- **Altri costi di gestione**, pari a 120.932 migliaia di euro, in incremento di 6.891 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per l'aumento dei costi legati ai volumi di traffico e l'insorgenza di nuovi costi operativi a fronte della riattivazione del Terminal 2 di Malpensa; tali incrementi sono in parte bilanciati dai minori costi energetici, conseguenti alla dinamica dei prezzi delle *commodities* energetiche e alle iniziative di *energy saving* attuate.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione sono pari a 14.704 migliaia di euro e si confrontano con 10.232 migliaia di euro del primo semestre 2022. 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

Nel primo semestre 2023 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un accantonamento netto di 1.410 migliaia di euro determinato per 1.290 migliaia di euro da accantonamento netto a fondo svalutazione crediti (nel 2022 si era registrato un rilascio netto pari a 6.888 migliaia di euro) e da un accantonamento netto di 120 migliaia di euro (nel 2022 c'era stato un accantonamento netto pari a 60 migliaia di euro) relativo al fondo rischi e oneri futuri.

L'accantonamento netto del fondo svalutazione crediti è legato alla rivalutazione del rischio della Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito.

L'accantonamento è esposto al netto dei rilasci effettuati a seguito del venir meno delle condizioni che lo avevano determinato.

Gli accantonamenti a fondo oneri futuri sono relativi principalmente a un accantonamento di 190 migliaia di euro per franchigie assicurative.

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

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nel primo semestre 2023 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione è in linea con quello dello stesso periodo dell'anno precedente. L'accantonamento di 10.454 migliaia di euro nel primo semestre 2023 (10.812 migliaia di euro nel primo semestre 2022), incorpora le valutazioni sulle previste manutenzioni dei cespiti rientranti nel diritto concessorio.

Ammortamenti

Gli ammortamenti rimangono costanti nel confronto con il corrispondente periodo dell'esercizio precedente, registrando una lieve riduzione del 4,1%, per effetto dei cespiti che hanno completato il processo di ammortamento solo parzialmente compensato dall'incremento delle immobilizzazioni, e attestandosi su un valore pari a 31.193 migliaia di euro.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nel primo semestre 2023 il risultato netto da partecipazioni registra una riduzione pari a 3.443 migliaia di euro, passando da 8.765 migliaia di euro del 2022 a 5.322 migliaia di euro del 2023, corrispondente principalmente alla valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in società collegate. La riduzione del risultato di alcune società è determinata dal fatto che nel primo semestre 2022 erano stati iscritti i proventi legati al riconoscimento dei fondi di ristoro previsti sia dalla "Legge di bilancio 2021" per i gestori aeroportuali e i prestatori di servizi aeroportuali di assistenza, sia dalla delibera della giunta di Regione Lombardia per gli aeroporti di interesse nazionale appartenenti alla rete TEN-T.

Proventi e oneri finanziari

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2023, ammontano a 9.208 migliaia di euro, in aumento di 1.332 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'esercizio

precedente. Tale aumento è prevalentemente da attribuirsi ai maggiori interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine su cui incide l'aumento del costo medio dell'indebitamento determinato dalla dinamica crescente dei tassi di interesse, parzialmente compensato dal minor ammontare del debito lordo medio di periodo a seguito del rimborso, talora anticipato, dei *term loans* bancari sottoscritti tra il 2020 e 2021 per far fronte alla pandemia Covid-19.

Imposte

Le imposte del primo semestre 2023 ammontano a 21.384 migliaia di euro (pari a 6.749 migliaia di euro nel primo semestre 2022). A fronte di un risultato ante imposte inferiore, risultano superiori rispetto a quelle del medesimo periodo dell'esercizio precedente, in quanto il reddito imponibile 2022 includeva poste considerate ex lege fiscalmente irrilevanti ai fini IRES e IRAP, quali il contributo riconosciuto ai gestori aeroportuali ai sensi dell'art. 1, commi 715-719 della legge n. 178/2020 (legge di bilancio 2021) al fine di mitigare gli effetti economici negativi imputabili alla pandemia da Covid-19.

Risultato netto da attività destinate alla vendita

Il risultato netto da Attività destinate alla vendita, relativo alla partecipazione Malpensa Logistica Europa Spa, rileva un utile netto pari a 775 migliaia di euro. La voce comprende, come già anticipato precedentemente, l'adeguamento del valore della partecipazione nella società Malpensa Logistica Europa al *fair value* alla data del 30 giugno 2023.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia un utile di 62.122 migliaia di euro in riduzione di 101.906 migliaia di euro rispetto all'utile del primo semestre 2022, pari a 164.028 migliaia di euro.

Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata del Gruppo

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023	31 dicembre 2022	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	946.496	939.793	6.703
Immobilizzazioni materiali	158.172	142.994	15.178
Diritti d'uso beni in leasing	13.340	14.008	(668)
Investimenti immobiliari	3.399	3.399	0
Partecipazioni in società collegate	77.862	82.178	(4.316)
Altre Partecipazioni	1	1	0
Imposte differite attive	98.267	111.768	(13.501)
Altri crediti non correnti	60.495	60.496	(1)
Capitale immobilizzato (A)	1.358.032	1.354.637	3.395
Rimanenze	1.555	1.558	(3)
Crediti commerciali	141.536	122.628	18.908
Crediti per imposte dell'esercizio	1.739	4.769	(3.030)
Altri crediti	11.730	6.853	4.877
Attività di esercizio a breve	156.560	135.808	20.752
Attività destinate alla vendita	7.400	0	7.400
Debiti commerciali	173.415	190.558	(17.143)
Altri debiti	223.812	290.727	(66.915)
Debiti per imposte dell'esercizio	13.061	11.467	1.594
Passività di esercizio a breve	410.288	492.752	(82.464)
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	0	0	0
Capitale circolante (B)	(246.328)	(356.944)	110.616
Fondi rischi e oneri (C)	(225.211)	(229.124)	3.913
Fondi relativi al personale (D)	(28.023)	(30.942)	2.919
Altri debiti non correnti (E)	(3.898)	(6.590)	2.692
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	854.572	731.037	123.535
Patrimonio netto di Gruppo	(405.458)	(342.836)	(62.622)
Patrimonio netto di terzi	(29)	(31)	2
Indebitamento finanziario netto ⁽¹⁾	(449.085)	(388.170)	(60.915)
Totale fonti di finanziamento	(854.572)	(731.037)	(123.535)

⁽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).

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.358.032 migliaia di euro, registra un aumento di 3.395 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 principalmente per effetto: *i)* della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 52.430 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 29.898 migliaia di euro (ammortamenti esposti al netto dell'effetto IFRS 16); *ii)* della riduzione dei Diritti d'uso dei beni in leasing, per un valore pari a 668 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022; *iii)* della riduzione del valore delle partecipazioni in società collegate (4.316 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a *equity* delle stesse. La riduzione è legata esclusivamente alla riclassifica del valore della partecipazione in Malpensa Logistica Europa nella riga Attività destinate alla vendita a seguito della cessione della stessa avvenuta a luglio 2023, non essendo prevista dal principio contabile IFRS 5 la riclassifica dello stato patrimoniale di confronto, parzialmente compensata dalla rivalutazione delle altre partecipazioni; *iv)* della riduzione delle imposte differite attive nette pari a 13.501 migliaia di euro.

Il Capitale circolante netto, pari a 246.328 migliaia di euro, registra una variazione di 110.616 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori. Le attività a breve aumentano per effetto di un aumento dei crediti commerciali, principalmente a seguito della ripresa delle attività di business, come anche gli altri crediti che risultano in lieve aumento in particolare per la voce crediti per dividendi da collegate. Le passività a breve hanno contribuito negativamente alla dinamica del capitale circolante, essendo diminuiti sia i debiti commerciali sia gli altri debiti in particolare a seguito del pagamento, nel mese di giugno 2023, della seconda tranche del dividendo straordinario deliberato dall'Assemblea del 30 settembre 2019 e pari a 84.728 migliaia di euro. La seconda tranche è stata liquidata a seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione che ha verificato, come richiesto dall'Assemblea, il rispetto dell'equilibrio economico finanziario della Società. Tale diminuzione è solo parzialmente compensata dall'aumento dei debiti per addizionali e per canone concessorio verso lo Stato, segnale di una ripresa delle attività.

Rientrano inoltre nel Capitale circolante netto le Attività destinate alla vendita per un valore di 7.400 migliaia di euro (pari a zero al 31 dicembre 2022), corrispondenti alla valutazione al fair value della partecipazione in Malpensa Logistica Europa, riclassificata tra le attività correnti a seguito del verificarsi della cessione nel mese di luglio 2023.

Gli altri debiti non correnti si riferiscono esclusivamente alla quota a lungo termine dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, in data 28 settembre 2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o ordinaria).

Il Capitale investito netto al 30 giugno 2023 ammonta a 854.572 migliaia di euro, con un incremento di 123.535 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022.

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023	31 dicembre 2022	Variazione
Rimanenze	1.555	1.558	(3)
Crediti commerciali	141.536	122.628	18.908
Debiti commerciali	(173.415)	(190.558)	17.143
Crediti / (debiti) diversi	(223.404)	(290.572)	67.168
Attività destinate alla vendita	7.400	0	7.400
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	0	0	0
Totale capitale circolante netto	(246.328)	(356.944)	110.616

Indebitamento finanziario netto

Al 30 giugno 2023 l'indebitamento finanziario netto, pari a 449.085 migliaia di euro, in aumento di 60.915 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022, il cui saldo risultava pari a 388.170 migliaia di euro. L'incremento è da attribuirsi al pagamento della seconda tranche del dividendo straordinario deliberato nel 2019 e precedentemente menzionato; infatti la generazione di cassa operativa del periodo ha permesso di finanziare interamente gli esborsi per investimenti e parzialmente quello per il dividendo.

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 o posizione finanziaria netta (PFN)" si intende liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti).
- 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 2023

Cessione della partecipazione in Malpensa Logistica Europa (MLE)

In data 4 luglio 2023 SEA S.p.A. e BCUBE Air Cargo S.p.A. hanno perfezionato l'accordo per la cessione della partecipazione di minoranza nella società Malpensa Logistica Europa S.p.A., detenuta, sino alla data, da SEA S.p.A..

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

In linea con quanto registrato nel primo semestre 2023, anche nella seconda parte dell'anno è atteso un recupero dei volumi di traffico (in termini di passeggeri gestiti) rispetto al periodo pre-pandemia. In particolare, per l'aeroporto di Linate si prevede il superamento dei livelli di traffico del 2019 (escludendo i mesi di chiusura del terminal), mentre l'aeroporto di Malpensa continuerà verosimilmente a scontare gli effetti negativi della crisi e, in particolare, del ritardo nella ripartenza dei collegamenti intercontinentali. A livello di sistema aeroportuale milanese è previsto che il traffico passeggeri si attesti a livelli in linea o di poco inferiori al 2019.

Il traffico merci, che nel 2022 ha raggiunto i massimi storici, nell'esercizio 2023 risulta in flessione sia sotto il profilo dei volumi di merce trasportata sia del numero di movimenti all-cargo operati, pur rimanendo su livelli ben superiori al periodo pre-pandemico.

Infine, con riferimento al traffico di aviazione generale, nel 2023 è previsto un consolidamento dei volumi

registrati nel 2022 ma con una maggiore quota di mercato di traffico internazionale; a livello annuo, è atteso un numero di movimenti a sistema superiore al 2019 ed in linea con il 2022.

Il contesto economico e industriale in cui SEA si troverà ad operare nei prossimi mesi, sarà caratterizzato ancora da un certo grado di incertezza - sebbene notevolmente ridimensionato rispetto al passato. Tra questi, l'evoluzione del contesto geopolitico (con particolare riferimento al conflitto Russia-Ucraina), le dinamiche del costo dell'energia e l'andamento dell'inflazione. Analogamente ai volumi di traffico, anche in questo caso, i segnali positivi del primo semestre suggeriscono una prospettiva favorevole per la seconda parte dell'anno.

In considerazione di quanto precedentemente evidenziato si prevede che i risultati del secondo semestre 2023 del Gruppo SEA confermino il trend positivo registrato nella prima parte dell'anno.

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

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

General Aviation

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

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

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation		General Aviation		Consolidato	
	1° semestre		1° semestre		1° semestre	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
RICAVI di GESTIONE	326.278	388.785	8.135	8.641	334.413	397.426
COSTI OPERATIVI	203.028	191.547	2.588	2.086	205.616	193.633
EBITDA	124.129	197.849	5.547	6.555	129.676	204.404
EBIT	82.359	162.397	4.260	5.501	86.619	167.898

I ricavi, i costi e i margini includono i contributi pubblici da Stato e Regione Lombardia nel 2022 e i contributi a compensazione parziale dell'aumento del costo dell'energia elettrica nel 2023.

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.

Commercial Aviation

Ricavi

I ricavi del *business Commercial Aviation* al 30 giugno 2023 sono risultati pari a 326.278 migliaia di euro e si confrontano con 388.785 migliaia di euro di ricavi generati nel precedente esercizio; si precisa che quest'ultimo valore è inclusivo dei contributi pubblici statali e regionali pari a 142.608 migliaia di euro, ricevuti a parziale compensazione delle perdite registrate durante la pandemia da Covid-19 negli esercizi 2020 e 2021.

Al netto di tali contributi, i ricavi del settore risulterebbero pari a 246.177 migliaia di euro, in aumento di 80.101 migliaia di euro rispetto al 2022. I comparti *Aviation* e *Non Aviation* hanno contribuito a tale incremento come di seguito descritto.

I Ricavi *Aviation* nel primo semestre 2023 sono stati complessivamente superiori di 41.530 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente: tale crescita è riconducibile al maggior numero di movimenti gestiti e al maggiore riempimento dei voli passeggeri. Il *business cargo*, invece, ha registrato una performance in flessione rispetto a quella del precedente esercizio pari a 3.094 migliaia di euro, dovuta alla minore capacità disponibile, anche in conseguenza del termine dei cd. voli "freighter".

I Ricavi *Non Aviation* hanno registrato nel periodo un aumento di 38.571 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2022. In particolare:

- Il comparto *Retail* (Negozi, Ristorazione, Autonoleggi e Banche) ha generato nel primo semestre 2023 ricavi pari a 56.627 migliaia di euro con un incremento di 20.435 migliaia di euro. Tale incremento è dovuto, oltre che alla crescita del traffico, alla maggiore presenza di passeggeri internazionali, con una maggiore propensione alla spesa, e alle azioni di *revenue management* attuate.
- Il *business Parcheggio*, in conseguenza dell'aumento del traffico e della ripresa dell'attività degli operatori aeroportuali, ha registrato un aumento di ricavi pari a 11.222 migliaia di euro generando nel semestre ricavi pari a 39.277 migliaia di euro.
- Il fatturato del segmento *Premium Services*, pari a 12.076 migliaia di euro, è risultato in aumento di 4.019 migliaia di euro per la piena operatività delle sale VIP su entrambi gli scali, per l'apertura della nuova premium lounge al Terminal 1 di Malpensa, oltre che per la ripresa del traffico.

Costi operativi

Nel primo semestre 2023 i costi operativi del *business Commercial Aviation* sono risultati pari a 203.028 migliaia di euro e hanno beneficiato dei contributi pubblici a parziale compensazione degli oneri energetici per 2.259 migliaia di euro. Al netto di tale componente i costi hanno registrato un aumento di 13.740 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio dovuto a:

- **costo del lavoro**, che è passato da 78.608 migliaia di euro del 2022 a 85.851 migliaia di euro del 2023, con un incremento di 7.243 migliaia di euro. Tale aumento è dovuto al termine della fruizione di ammortizzatori sociali e agli incrementi retributivi previsti dal Contratto Collettivo Nazionale, solo in parte compensati dalla riduzione dell'organico medio conseguente all'avvio del piano di pensionamenti anticipati;
- **costi esterni**, che sono risultati in aumento di 6.497 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2022, per l'incremento dei costi legati ai volumi di traffico e per i costi sorgenti legati alla riapertura del Terminal 2 di Malpensa, in parte bilanciati dai minori costi energetici.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA del primo semestre 2023 è stato pari a 124.129 migliaia di euro (121.870 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti).

Gli ammortamenti e gli accantonamenti al fondo ripristino sono risultati inferiori rispetto al corrispondente periodo 2022 (-1.829 migliaia di euro).

Gli accantonamenti per rischi e oneri sono aumentati rispetto a quelli del precedente esercizio (+8.147 migliaia di euro). Nel primo semestre 2022 era stato effettuato il rilascio di accantonamenti per svalutazioni crediti relativi a precedenti esercizi.

Conseguentemente l'EBIT del *business Commercial Aviation* è risultato pari a 82.359 migliaia di euro (80.100 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti).

Investimenti

I principali investimenti del *business Commercial Aviation* riguardano soprattutto iniziative di manutenzione e ottimizzazione delle infrastrutture gestite oltre che di compliance normativa per garantire il rispetto di nuove normative o disposizioni di legge, tra cui:

- interventi per la riapertura del Terminal 2 di Malpensa;
- manutenzioni straordinarie delle infrastrutture di volo a Linate e Malpensa;
- modifica del satellite B del Terminal 1 di Malpensa per consentire l'utilizzo alternato Schengen/Extra Schengen delle aree;
- manutenzioni straordinarie agli edifici cargo;
- realizzazione a Linate e Malpensa del sistema per la verifica di ingressi e uscite dall'area Schengen dell'Unione Europea di passeggeri residenti all'esterno della stessa (Entry Exit System);
- realizzazione a Linate e Malpensa delle nuove linee per i controlli di sicurezza sui bagagli a mano dei passeggeri in partenza (Smart Security).

In aggiunta a tali realizzazioni, nel corso del primo semestre 2023, è stata acquistata un'area antistante l'aeroporto di Linate, in parte adibita a parcheggio passeggeri.

Altre informazioni

Sviluppo della destinazione e attività di Co-Marketing

Con l'obiettivo di concludere accordi commerciali e marketing per il rafforzamento di rotte esistenti e lo sviluppo di nuove destinazioni, continua la partecipazione

di SEA agli eventi Routes, in partnership con Regione Lombardia, Comune di Milano, Sacbo e Enit, in particolare Routes Asia tenutosi a febbraio in Thailandia e Routes Europa svoltosi a maggio in Polonia.

Si sono inoltre intensificate le attività di supporto marketing alle compagnie aeree per l'organizzazione di eventi e per lo sviluppo di iniziative di comunicazione finalizzate al lancio di nuove rotte.

Nuove attività commerciali

Il comparto duty free registra valori addirittura migliori rispetto al 2019 grazie al ritorno dei passeggeri americani e cinesi.

Le nuove abitudini di consumo, come ad esempio quella di una crescente domanda di ristorazione e un forte utilizzo delle vip lounges, entrambi trends registrati a livello europeo, sono state assecondate da SEA con le nuove aperture del semestre 2023.

Si evidenzia l'offerta completamente rinnovata del Terminal 2 in cui è stato predisposto un ampio duty free ed è stata riqualificata l'offerta di ristorazione con nuove aperture e il miglioramento degli esercizi esistenti.

Al Terminal 1, data la ripresa del traffico extra-Schengen è stata arricchita l'offerta della Piazza del Lusso con l'apertura di Hermès e sono stati inseriti in quest'area anche tipologie di prodotti, quali l'elettronica di consumo, prima dedicati solo all'area Schengen.

General Aviation

Ricavi e costi operativi

I ricavi del *business* **General Aviation** nell'esercizio 2023 sono stati pari a 8.135 migliaia di euro.

Al netto dei contributi ricevuti nel 2022, i ricavi del comparto hanno registrato un aumento di 987 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente. L'incremento è stato generato dal maggiore traffico gestito e dall'entrata in esercizio del nuovo hangar (cd. "Hangar X") presso lo scalo di Linate.

I costi operativi, al netto del beneficio non strutturale derivante dai contributi pubblici a parziale copertura dei maggiori oneri energetici (21 migliaia di euro), sono stati pari a 2.609 migliaia di euro e sono risultati in aumento rispetto al 2022 (+523 migliaia di euro); detto incremento risulta attribuibile ai costi per la gestione dei maggiori volumi di traffico.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA del *business* General Aviation è pari a 5.547 migliaia di euro (5.526 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti).

Gli ammortamenti sono risultati in incremento rispetto al precedente esercizio per l'avvio dell'operatività del nuovo Hangar X a Linate.

L'EBIT è risultato pari a 4.260 migliaia di euro (4.239 migliaia di euro al netto delle componenti non ricorrenti).

Investimenti

Nel primo semestre del 2023 i principali investimenti del *business* General Aviation sono relativi al nuovo Hangar X presso lo scalo 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. Il gruppo ha, inoltre, implementato un modello di Enterprise Risk Management (ERM) in linea con le principali best practice nazionali ed internazionali, finalizzato a:

- individuazione/valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale che possano assumere rilievo nell'ambito della sostenibilità del business nel medio-lungo periodo;
- monitoraggio continuo dei rischi a supporto delle scelte strategiche e decisionali del management e all'assurance per gli stakeholder di riferimento.

Di seguito si riportano i principali fattori di rischio.

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).

Invasione Russa dell'Ucraina

L'invasione Russa dell'Ucraina, iniziata nel febbraio del 2022 ha comportato la progressiva introduzione di sanzioni economiche da parte di Stati Uniti ed Unione Europea come risposta all'invasione, la chiusura di alcuni spazi aerei e l'esclusione di alcuni istituti finanziari dai circuiti di pagamento internazionali.

Tale regime di sanzioni ha comportato l'azzeramento del traffico da e verso Russia e Bielorussia negli Scali gestiti da SEA, un fortissimo shock sui mercati energetici e un aggravio della situazione di stress delle *supply chain* globali, già fortemente impattate dal periodo pandemico.

Il conflitto è proseguito senza segni di de-escalation nella prima parte dell'esercizio 2023. In prospettiva permane il rischio di una ulteriore escalation militare oltre i confini dell'Ucraina e dell'inasprimento del relativo quadro sanzionatorio internazionale, con impatti economici ed operativi su SEA dovuti a ulteriori chiusure di spazi aerei, peggioramento delle dinamiche inflattive e stress delle *supply chain*.

Evoluzione del traffico aereo

Diffusione Covid-19

Il 5 maggio 2023 l'OMS ha dichiarato la fine della pandemia ed è proseguito l'allentamento delle restrizioni residue ai viaggi e degli obblighi di quarantena. Non si segnalano, inoltre, da parte di OMS altre malattie da attenzionare al momento.

Le ripercussioni sul traffico sono state molto positive. Il primo semestre 2023 ha visto una decisa ripresa del traffico gestito nei due Scali. In alcune settimane il traffico ha raggiunto i livelli pre-Covid e si prevede un'estate molto intensa in termini di passeggeri sugli scali.

Permangono, tuttavia, elementi di incertezza dovuti alla possibile comparsa di nuove varianti al virus originale che potrebbero ostacolare o rallentare la ripresa del traffico ai livelli pre-pandemia, in particolare per quanto riguarda i voli di lungo raggio.

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, potrebbe avere un effetto negativo sulle attività e sui risultati

economici del Gruppo.

In particolare, il default di una o più compagnie aeree operanti sugli scali del Gruppo potrebbe provocare effetti negativi sulla ripresa traffico.

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 relative alle politiche ambientali in applicazione del c.d. "European Green Deal" e del pacchetto "Fit for 55" adottati dalla Commissione Europea potrebbero incidere sui costi del settore del trasporto aereo 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. SEA ha formalizzato questo

impegno nel Piano di Sostenibilità approvato a gennaio 2023.

Nuovi modelli tariffari

Con la delibera n. 38/2023 del 9 marzo 2023, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha approvato i nuovi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali. Permanendo ad oggi alcuni elementi di incertezza sui modelli stessi e sulle tempistiche della loro implementazione.

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. 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.

Le attività della Società possono subire inoltre un'interruzione anche a seguito di 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, o di una non corretta e non puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi e avverse condizioni meteorologiche (neve, nebbia, ecc.).

Rimane alta l'attenzione su possibili disruption operative causate dai frequenti scioperi in Francia e Germania.

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, come formalizzato nel Manuale Safety Management System.

Information Technology

La crescente aggressività e pervasività degli attacchi cyber a livello globale, anche in seguito all'escalation del conflitto Russia-Ucraina, 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 attività cicliche 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 e la definizione di un framework di riferimento del Cyber Risk che presiede a tutte le istanze tecniche e comportamentali in azienda.

Nel corso del primo semestre 2023 sono inoltre proseguite le attività di compliance collegate all'inclusione del Gruppo SEA all'interno del c.d. Perimetro di Sicurezza Nazionale Cibernetica.

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.

People shortage

La pandemia ha mostrato tutta la debolezza del settore Aviation rispetto agli eventi esogeni.

Le compagnie aeree, in particolare, sono state costrette a ridurre il proprio organico per far fronte ad una pesante riduzione dell'attività volativa e dei margini ad essa connessi. Il difficile contesto creatosi a seguito della pandemia e della crisi economica globale ha portato il personale qualificato a ripensare alle proprie priorità e a ricercare un posto di lavoro più sicuro.

Con la ripresa del traffico maggiore delle aspettative, aeroporti e compagnie aeree hanno dovuto garantire la continuità operativa in condizioni di shortage di personale. Le compagnie aeree hanno ridotto la capacità ed effettuato massive cancellazioni. Gli aeroporti hanno dovuto gestire disruption operative negli scali e lunghe code dei passeggeri ai banchi check-in e ai controlli.

Gli scali del Gruppo SEA sono riusciti a fronteggiare in maniera efficace questo tipo di *disruption* minimizzando gli impatti sull'operatività. Tuttavia, il fenomeno potrebbe proseguire anche nel secondo semestre del 2023 e necessita di un profondo monitoraggio da parte del Gruppo.

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, ma non esclusivo, 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.

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 alla relazione semestrale consolidata, 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, dalle necessità operative 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 negli anni futuri.

Per ulteriori informazioni si veda paragrafo n. 4 "Gestione dei rischi finanziari" delle note esplicative alla Relazione semestrale Consolidata.

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 2023

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.

Con ordinanza del 30 novembre 2021, il Giudice ha disposto una consulenza tecnica di ufficio, con lo scopo di effettuare una ricostruzione del settore dei servizi a terra presso gli scali milanesi. Nel periodo 2002/2011, verificando i soggetti che vi operano la natura dei servizi prestati e ogni altro fattore rilevante al fine di determinare l'influenza sulla formazione dei prezzi dei servizi, nonché di analizzare la sostenibilità delle ipotesi esposte da ATA e dalle convenute a sostegno delle istanze risarcitorie, formulando le sue conclusioni in ordine all'esistenza ed all'ammontare del danno.

All'udienza del 18 gennaio 2022 per il giuramento del CTU sono state definite le date per il deposito delle memorie nonché fissato il termine per il deposito della relazione finale al 25 luglio 2022.

Il 20 settembre 2022 si è tenuta l'udienza di discussione della relazione depositata dal CTU. Visto l'esito della CTU, sostanzialmente favorevole a SEA, parte attrice ha formulato istanza di rinnovazione e in subordine di integrazione della CTU al fine di chiedere al Consulente

l'individuazione di scenari controfattuali alternativi ovvero l'indicazione di un criterio di quantificazione del danno. Sea si è opposta, unitamente al Comune, precisando che il Consulente si è correttamente attenuto ai quesiti formulati dal Giudice, visto che l'onere della prova di *an*, *quantum* e *nesso causale* spetta a parte attrice, conseguentemente il giudice si è riservato. A parziale scioglimento della riserva, quest'ultimo ha poi fissato i termini per il deposito delle comparse conclusionali e le controparti vi hanno provveduto nel giugno 2023.

Alla luce di queste osservazioni, ritenendo il rischio possibile, gli Amministratori della Capogruppo non hanno effettuato specifici accantonamenti. Ai fini di possibili accantonamenti, eventuali sviluppi negativi, ad oggi non prevedibili né determinabili, saranno oggetto di coerente valutazione all'esito delle ulteriori e più approfondite valutazioni tecniche in corso.

Contenzioso avviato da Emilio Nosedà dinanzi al Tribunale di Buenos Aires

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

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

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

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

In data 30 dicembre 2016 il Tribunale Commerciale n.2 di Buenos Aires ha depositato la sentenza, notificata il 2 febbraio 2017, con la quale ha rigettato la domanda proposta dal signor Nosedà e volta a ottenere gli impegni assunti nel 1997 di cui si è precedentemente parlato, condannandolo al pagamento delle spese di lite. Il signor Nosedà ha presentato appello avverso al provvedimento. La causa risulta ora in attesa di essere trasferita alla Corte di Appello e ivi rimarrà sospesa in attesa che gli eredi di uno dei soggetti terzi convocato dal tribunale si presentino in giudizio. Inoltre, i tribunali argentini sono stati chiusi per sei mesi a causa dell'emergenza Covid-19.

La causa è stata inviata alla Corte d'Appello e il ricorrente ha depositato il suo ricorso. In data 14 dicembre 2021 la Corte di Appello di Buenos Aires ha confermato la sentenza di primo grado respingendo in toto le richieste avanzate da Nosedà/ Delta Group. La sentenza di appello che vede SEA vittoriosa è passata in giudicato, rimane da confermare la ripartizione delle spese processuali e relative tasse, quantificate in 30 milioni di pesos argentini. Tale importo sarebbe a carico della parte soccombente, la quale, tuttavia, risulta essere titolare di un assegno di povertà. I legali incaricati da SEA a Buenos Aires, avendo contezza del fatto che quest'ultimo, invece, possiede dei beni aggredibili in Uruguay, dove si è trasferito, hanno quindi avanzato un ricorso per la revoca di tale sussidio. Una volta dimostrata la sua reale situazione patrimoniale, il signor Nosedà dovrà pertanto provvedere al versamento dell'importo stabilito dalla Corte.

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

confermate dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019.

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

Con l'ultima decisione passata in giudicato, la n. 2517 del 20 febbraio 2019, la Commissione Tributaria ha inoltre riconosciuto l'efficacia esterna e ultrannuale del 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.

In data 24 maggio 2022 è stata depositata la favorevole sentenza n. 6230/2022 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, a definizione del ricorso promosso da SEA in materia di contribuzione al Fondo Antincendio in ambito aeroportuale. Con la sentenza sono state accolte integralmente le difese di SEA ed è stato annullato il provvedimento dell'ENAC con la quale si comunicava al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la determinazione delle quote di contributo relative al "Fondo per il servizio soccorso antincendio" istituito ex art. 1, comma 1328, della legge 27 dicembre 2006, n. 296. Invero, il Collegio, dopo aver qualificato il tributo in parola come "tributo di scopo", ha ritenuto che con la norma di cui all'art. 4, comma 3 bis del d.l. n. 185/2008 è stato "infranto il vincolo di destinazione che legittimava la originaria imposizione e che obbligava le società aeroportuali a pagare parte della contribuzione al personale dei vigili del fuoco, generando, in buona sostanza, una destinazione impropria delle risorse perché destinate ad altre finalità, con riferimento sostanzialmente al pagamento di indennità generali per il personale dei Vigili del Fuoco". Da tali premesse, il provvedimento dell'ENAC impugnato con cui veniva ripartito l'onere contributivo a carico delle diverse società di gestione aeroportuale è stato annullato in quanto illegittimo.

Con atto depositato in data 30 agosto 2022 le Amministrazioni hanno proposto appello avverso a tale sentenza. In data 28 ottobre 2022 SEA ha depositato

quindi le proprie controdeduzioni. Si rimane quindi in attesa della sentenza.

Per quanto concerne il giudizio civile pendente in Corte di Appello, l'udienza di precisazione delle conclusioni, precedentemente fissata al 19 maggio 2023, è stata rinviata d'ufficio all'8 novembre 2023.

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. Con ordinanza della Corte di Cassazione n. 9406/2023 pubblicata il 5 aprile 2023, la Corte ha dichiarato inammissibile il ricorso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti rendendo definitiva la sopra citata sentenza della Corte d'Appello di Milano del 26 gennaio 2017. A seguito della richiesta sono state avviate interlocuzioni con il Ministero per concordare le modalità ed i tempi di pagamento delle somme richieste in virtù della sentenza di Cassazione, nonché degli ulteriori importi relativi al mancato adeguamento ISTAT per gli anni successivi al 2005.

Contestazione Royalties carburante

Nel 2013, con atti distinti, Alitalia Spa in a.s. e Volare hanno convenuto in giudizio Exxonmobil, Tamoil Italia spa, KAI, Q8 e Total 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.

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, intervenuta 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.

Tuttavia, più recentemente, è emerso *i)* un giudizio amministrativo non collegato alle cause di che trattasi, con cui il su citato provvedimento di Enac, sul quale si basava buona parte della difesa di SEA, è stato annullato dal competente Tribunale, e *ii)* la condanna in primo grado di SEA con sentenza emessa a dicembre 2021, con cui il giudice ha accolto parzialmente la domanda di manleva svolta da Exxon nei confronti di SEA, per 3.730 migliaia di euro a fronte della richiesta iniziale pari a circa 13 milioni di euro, avverso la quale SEA ha provveduto a depositare appello.

Si fa presente, a tal proposito, che detta sentenza va in continuità con le condanne parziali già emesse dal Tribunale di Milano, ma in controtendenza rispetto a quanto stabilito dal Giudice nell'ambito del giudizio che vedeva contrapposte SEA e Q8. In tale sentenza, infatti, (i) veniva dichiarata la prescrizione delle domande di Alitalia per le forniture fino al 12.8.2013; (ii) venivano rigettate le domande per la restante parte; e (iii) veniva altresì condannata Alitalia alla rifusione delle spese del giudizio e agli interi costi di CTU. Anche in questo caso è pendente l'appello.

Si sottolinea che nel mese di marzo 2022 la Corte di Appello di Milano ha rigettato la domanda di Alitalia verso Tamoil, Total e KAI con le quali SEA era stata condannata a manlevare per la sua quota l'importo della sentenza. Alitalia è stata condannata altresì al pagamento delle spese legali del doppio grado di giudizio e oltre alle spese della CTU.

Permanendo comunque la valutazione del rischio come probabile, la società ha provveduto a mantenere nel proprio bilancio un accantonamento adeguato.

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.. Nel mese di giugno 2022 è stato notificato atto di citazione per la revoca dei pagamenti di cui sopra.

A tacitazione dell'azione revocatoria fallimentare intentata dal Fallimento, Sea e la Curatela Fallimentare sono pervenute a un Accordo Transattivo. Sea ha provveduto a versare l'importo pattuito nel mese di febbraio 2023 e le parti hanno conseguentemente proceduto ad abbandonare il giudizio. Con provvedimento del 21 marzo 2023 il Giudice ha disposto la cancellazione dal ruolo della causa con conseguente estinzione del giudizio.

Contenzioso per cessione contratti di lavoro

A seguito del conferimento del ramo d'azienda relativo alle attività di information and communication technology non "business specific" alla società Airport ICT Services Srl, una parte del personale ceduto ha impugnato la cessione di contratto, in quanto priva del necessario consenso individuale. SEA si è costituita sostenendo la genuinità del ramo d'azienda e la conseguente cessione dei contratti di lavoro subordinato verso la nuova società del Gruppo, che non richiede dichiarazione di acquiescenza da parte dei lavoratori. Al contempo SEA, perseguendo un'ipotesi conciliativa, ha appostato nel proprio bilancio un importo adeguato. Al momento la proposta conciliativa è stata riscontrata da un numero residuale di lavoratori ed è proseguito l'iter processuale del contenzioso, instaurato avanti il Tribunale di Milano in tre diversi procedimenti affidati a Giudici differenti. Le prossime udienze sono previste nel mese di ottobre.

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 e 9 agosto 2017 la notifica di cinque Avvisi di Accertamento per le annualità dal 2011 al 2015 relativi ai profili IVA della questione. Avverso tale Avvisi è stato proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano che ha deliberato in senso favorevole all'Agenzia delle Entrate e, successivamente, appello dinanzi alla Commissione Tributaria Regionale della Lombardia che, invece, si è espressa positivamente accogliendo la tesi difensiva sostenuta dalla Società con contestuale annullamento di tutti gli atti impositivi. Le pronunce della Commissione Tributaria Regionale sono state ulteriormente impugnate da parte dell'Agenzia delle Entrate che, in data 30 gennaio 2020 e 3 maggio 2021, ha provveduto a notificare alla Società i relativi ricorsi per Cassazione. Al momento, si è in attesa che vengano fissate le rispettive udienze di trattazione 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 complesso degli Avvisi di Accertamento sinora notificati ha generato un lungo contenzioso tributario che ad oggi vede la Società definitivamente vittoriosa sia in primo che secondo grado, nonché presso la Suprema Corte di Cassazione, con relativa chiusura del sottostante contenzioso in undici casi.

Nonostante il consolidato orientamento giurisprudenziale sfavorevole l'Agenzia delle Entrate continua a sostenere il proprio corretto operato in termini di tassazione in misura proporzionale, anziché fissa, tale per cui, rispetto alla situazione definitivamente conclusasi di cui sopra, risultano ancora pendenti in contenzioso altri sei Avvisi di liquidazione per i quali si è in attesa che vengano fissate le rispettive udienze di trattazione dinanzi alle competenti Commissioni Tributarie di primo e secondo grado.

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").

SEA, in data 5 dicembre 2017 ha presentato domanda di insinuazione al passivo per l'importo di 41.050.979,58 euro di cui 9.622.397,82 in prededuzione.

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 e 71.227,30 euro per fatture varie), che risulta in contestazione; SEA ha ritenuto di non depositare osservazioni in merito a tale proposta.

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.

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, allo stesso tempo, 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; in data 6 febbraio 2023 il Giudice Delegato ha confermato che il progetto di stato passivo è stato dichiarato esecutivo.

A seguito della transazione finalizzata con Alitalia in A.S. nel mese di luglio 2022, è stata depositata in data 29 novembre 2022 la seconda domanda di insinuazione al passivo relativa agli ulteriori crediti in prededuzione post- 2 maggio 2017 (5.617.156,56 euro di cui 5.190.705,50 per addizionali); non è stata ancora fissata l'udienza per la disamina.

Si precisa che i crediti insinuati includono le addizionali per diritti d'imbarco per un importo pari a complessivi 11.363 migliaia di euro per i quali SEA agisce in qualità di sostituto di imposta e che vedono iscritto un corrispondente debito nel passivo verso gli Enti (INPS, Ministero dell'Interno) e di cui il vettore risulta debitore. Per tali crediti non è stato previsto uno specifico fondo svalutazione. I restanti crediti oggetto della procedura sono stati interamente svalutati.

ALTRE INFORMAZIONI

Customer care

Il Gruppo SEA ha individuato nella qualità dei servizi offerti e nella soddisfazione dei passeggeri una priorità strategica per la crescita aziendale e per il successo del business 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, anche in questi ultimi anni segnati dalla pandemia.

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. SEA, in ottica di un continuo miglioramento, è sempre molto attenta alle necessità dei passeggeri e si avvale di strumenti di ascolto, che permettono di conoscere le varie tipologie di passeggeri per anticipare i loro desideri e per potere offrire una migliore *customer experience*.

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 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.

Nel corso del primo semestre 2023 le attività suddette, si sono arricchite di nuove e rinnovate metodologie che hanno permesso ulteriori e più approfondite valutazioni della capacità e delle potenzialità di SEA di fornire livelli di performance sempre migliori.

I dati provenienti da queste misurazioni sono condivisi con i principali stakeholders e con ENAC negli incontri istituzionali del "Comitato per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali" oltre che essere 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). Nella Carta dei Servizi sono, tra l'altro, definiti gli standards di servizio che SEA si impegna a raggiungere nei confronti dei passeggeri e vengono inoltre riepilogate anche le principali informazioni sui servizi offerti negli aeroporti.

SEA anche per il 2023 ha rinnovato l'adesione al programma ACI ASQ che, a livello internazionale, ha visto progressivamente aumentare il numero degli aeroporti aderenti dopo una diminuzione dei partecipanti durante il periodo della pandemia.

Il programma consente di confrontarsi con i più importanti aeroporti mondiali ed in particolare in Europa e in Italia. I giudizi espressi dai passeggeri per gli scali di Malpensa e di Linate sono migliorati progressivamente nel corso degli anni. Il primo semestre 2023 conferma il trend in crescita degli aeroporti milanesi che si attestano ai livelli della media Europea, con una particolare performance positiva registrata da Linate.

ACI ASQ Overall satisfaction



I passeggeri hanno particolarmente apprezzato i servizi di security che sono stati resi più agevoli e facilmente fruibili. Inoltre, il restyling delle toilette, proseguito anche nel 2023, ha comportato un miglioramento dal punto di vista estetico e funzionale e ha avuto un impatto estremamente positivo in termini di valutazione da parte dei passeggeri.

La necessità di adottare misure di contenimento e di contrasto al COVID avevano già promosso la ricerca e l'adozione di alcune importanti soluzioni tecnologiche che continueranno ad essere sviluppate con l'obiettivo di rendere sempre più sicuro e sereno il viaggio dei passeggeri all'interno dei nostri aeroporti. In particolare:

- le macchine EDS-CB (Explosive Detection System for Cabin Baggage) sia a Linate che a Malpensa Terminal 1 (c.d. *smart security*), impiegano una tecnologia TAC in grado di rilevare esplosivi all'interno del bagaglio a mano senza che il passeggero debba estrarre i liquidi e gli apparati elettronici, riducendo i tempi di attesa e rendendo i controlli più sicuri e veloci.
- Il FaceBoarding, disponibile a Linate per i passeggeri ITA Airways diretti a Roma Fiumicino e per i passeggeri di SAS - Scandinavian Airlines in viaggio per

Stoccolma Arlanda. Il FaceBoarding è un sistema Biometrico di Passenger Journey (BPJ) che attraverso la rilevazione del volto del passeggero gli permette di non esibire documentazione cartacea durante tutto il percorso in aeroporto, dalle procedure di controllo di sicurezza all'imbarco sull'aeromobile.

- Il progetto Entry Exit System (EES), ovvero il sistema di registrazione elettronica dell'ingresso e dell'uscita di cittadini di Paesi terzi dallo spazio Schengen, con cui calcolare automaticamente la durata del soggiorno. Il progetto della Commissione Europea permette di modernizzare ed automatizzare la gestione delle frontiere, aumentare la sicurezza e rendere più efficienti i controlli alle frontiere grazie alla digitalizzazione di alcuni processi. SEA si sta preparando per facilitare le nuove attività al controllo di frontiera, in attesa del go-live, installando a Linate e Malpensa i chioschi presso i quali i passeggeri effettueranno la registrazione al Sistema Centrale Europeo.

SEA offre inoltre un servizio WIFI semplice, veloce e gratuito e dei punti di ricarica disponibili nelle principali aree di attesa.

Inoltre, SEA, a conferma dell'impegno sui temi della

disabilità, ha attivato una collaborazione con le associazioni di categoria per i diritti delle persone con disabilità, con l'obiettivo di creare le condizioni per un percorso di miglioramento della "Passenger experience" anche di questa categoria di utenti, avvalendosi di esperti con ampia e comprovata esperienza e grazie alla collaborazione di persone disabili che possono verificare l'efficacia dei servizi.

La dimensione ambientale

È un preciso impegno del Gruppo SEA coniugare il valore fondamentale del rispetto e della salvaguardia del patrimonio ambientale con lo sviluppo. La politica ambientale ed energetica del business aeroportuale riflette il rinnovato impegno con cui SEA intende affrontare nei prossimi anni il tema della sostenibilità, facendo propri gli indirizzi identificati dall'industria del trasporto aereo europeo. SEA ha acquisito nel 2021 la certificazione ACA4+.

Si ricorda infatti che da novembre 2020 il programma Airport Carbon Accreditation comprende un ulteriore livello di accreditamento per ampliare le possibilità degli operatori aeroportuali di testimoniare il proprio impegno verso la riduzione delle emissioni assolute di gas a effetto serra. I quattro livelli di accreditamento attuali sono:

- **1 Mapping** - Mappatura delle fonti di emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale e calcolo delle conseguenti emissioni di CO₂.
- **2 Reduction** - Oltre al requisito di livello 1 (Mapping), creazione di un piano di riduzione delle emissioni focalizzato alla razionalizzazione continua dei livelli di emissione (campo di applicazione scope 1 e scope 2).
- **3 Optimisation** - Oltre ai requisiti riguardanti i livelli 1 (Mapping) e 2 (Reduction), il calcolo delle emissioni aeroportuali degli stakeholder e il loro coinvolgimento per la definizione di un piano d'azione (scope 3).
- **3+ Neutrality** - Oltre ai livelli 1, 2 e 3, raggiungimento dell'obiettivo di neutralizzazione delle emissioni di CO₂ per le emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scope 1 e scope 2) con l'acquisto di Carbon offsets.
- **4 Transformation** - L'ulteriore livello è stato introdotto per impegnare gli aeroporti aderenti alla riduzione assoluta delle emissioni di scope 1 e 2 secondo

una traiettoria che deve comunque conseguire l'obiettivo "net zero" entro il 2050. Vengono rafforzati anche gli impegni relativi allo scope 3 attraverso l'adozione di uno specifico Stakeholder Partnership Plan.

- **4+ Transition** - Come per il livello 3+ il conseguimento di questo livello si ottiene neutralizzando le emissioni residue con l'acquisto di Carbon offsets.

Processi di gestione ambientale

Il Masterplan 2030 di Linate è dotato di giudizio positivo di compatibilità ambientale (Decreto VIA 348/2019) e di conformità urbanistica (Conferenza dei servizi chiusa con Decreto Dirigenziale n.12318 del 9/7/2021 del Ministero delle Infrastrutture). Nel corso del primo semestre 2023 sono state ottenute le prime verifiche di ottemperanza positive relative all'intervento "Aviazione Generale - Nuovo Hangar X" ed è stato presentato alla Regione Lombardia il Piano di Monitoraggio Ambientale al fine di attivare la finalizzazione dell'Accordo Territoriale richiesto dalla prescrizione n. 1 del Decreto VIA 348/2019).

Relativamente al Nuovo Master Plan Malpensa 2035 il Decreto VIA n. 282/23 dell'8 giugno 2023, esprime «giudizio positivo sulla compatibilità ambientale del Masterplan 2035» rimandando alle prescrizioni, allegate al decreto stesso, espresse dalla Commissione Tecnica per le Valutazioni Ambientali (Parere CTVIA n. 443/21), dal Ministero della Cultura e dalla Regione Lombardia (che riprende i contenuti del Protocollo di Intesa firmato il 6 giugno 2022 con gli enti locali).

Mitigazioni ambientali

Sul tema normativo della mitigazione a favore delle abitazioni site nell'intorno di Linate nel corso del 2022 è stata ultimata la predisposizione del Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00 per l'aeroporto di Linate. Si è attualmente in attesa della pubblicazione delle verifiche svolte da ARPA Lombardia sui livelli di rumore per l'anno 2022 per procedere con la comunicazione agli enti interessati delle risultanze del Piano.

Il piano di mappatura dei ricettori sensibili sarà predisposto entro il 2023 anche per il territorio di Malpensa, a seguito dell'avvenuta approvazione, da parte della Commissione Aeroportuale, della zonizzazione acustica, con la quale si stabiliscono e si individuano i confini delle zone nell'intorno aeroportuale al cui interno va assicurato il rispetto dei limiti del rumore aeronautico

stabiliti dalla normativa di settore. La zonizzazione approvata è coerente con gli scenari evolutivi previsti nel Masterplan 2035 e, in aggiunta, sono state individuate le attività finalizzate alla gestione attiva dell'impatto acustico, salvaguardando, al contempo, le esigenze di flessibilità operativa dell'aeroporto. Alcune delle attività individuate sono l'estensione dell'orario di gestione operativa in modalità "diurna, lo studio per l'ottimizzazione delle rotte di decollo (SID) e lo studio per la limitazione dell'uso di aeromobili particolarmente rumorosi nel periodo notturno.

La progettualità europea

SEA è coinvolta a livello internazionale in progetti, cofinanziati dall'Unione Europea, di ricerca e innovazione principalmente orientati alle tematiche ambientali, trasporti sostenibili e a quelle di safety/security. Nell'ambito del programma Horizon 2020 e CEF (Connecting Europe Facilities) sono in corso le attività legate ai seguenti progetti:

- MXP-NLINE: Le attività sono state avviate ad aprile 2020 e si concluderanno entro giugno 2024. Il progetto, sviluppato in partnership con FERROVIENORD, consiste nei lavori di realizzazione del collegamento ferroviario tra il Terminal 2 dell'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa e la linea RFI del Sempione. In particolare, sono iniziati gli scavi che interessano il sedime aeroportuale, che hanno comportato la limitazione temporanea della pista 35R.
- 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 sincronizzazione delle operazioni all'interno e tra le modalità di trasporto, contribuisca a migliorare la sicurezza, aumentando l'accessibilità e riducendo le emissioni.
- OLGA: hOListic & Green Airport. Il progetto ha avuto inizio nel mese di ottobre 2020 e durerà 60 mesi. Il progetto OLGA, sfruttando i Giochi Olimpici del 2024 (Parigi) e del 2026 (Milano-Cortina) quali eventi di massa che potenzialmente potrebbero costituire una minaccia per la biodiversità e contribuire al

peggioramento dell'inquinamento atmosferico mira a ridurre significativamente l'impronta di carbonio attraverso lo sviluppo di innovazioni ambientali per gli aeroporti verdi, che possono essere ulteriormente trasferite e replicate in altri aeroporti e altri contesti. Per SEA il Workpackage di maggiore importanza, sia in termini di effort del personale che di investimenti, è quello dell'"energy" (WP5) che ha come protagonista l'idrogeno e che la vede impegnata come WP Leader. SEA si è impegnata a disegnare il proprio "green H2 hub" ad installarlo ed a testarne l'utilizzo.

- 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.
 - 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.
 - TH2ICINO: nell'ambito del programma Horizon2020 è stato approvato il 26 gennaio, la proposta di progetto denominata TH2ICINO (Towards H2ydrogen Integrated eEconomies In NOrthern Italy), con l'obiettivo di sviluppare e dimostrare un ecosistema completo dell'idrogeno che copra una geografia specifica, partendo dalle attività locali/regionali e includendo più fasi della catena del valore: dalla produzione allo stoccaggio, trasporto e off-take, per arrivare, in futuro, all'apertura del mercato ad altri stakeholder e utenti finali come le industrie (già esistenti nell'area). TH2ICINO sosterrà la diffusione di micro-economie dell'idrogeno sviluppando e dimostrando un ecosistema completo (c.d. Hydrogen Valley) integrato da 6 casi d'uso replicabili, tra i quali l'Area focalizzata intorno all'Aeroporto di Malpensa che ha il proprio punto di forza nell'impianto di produzione e distribuzione dell'Idrogeno previsto dal progetto OLGA.
- Il Progetto dimostrerà come le economie integrate dell'idrogeno possono accelerare rapidamente la transizione verso le rinnovabili utilizzando strumenti digitali per la modellazione e la simulazione dei sistemi energetici.
- U-ELCAME (U-space European Common

dDeployment): progetto rientrante nell'ambito delle call CEF-SESAR (programma di cofinanziamento europeo Connecting Europe Facility) e avviato nel dicembre dello scorso anno, è relativo ai temi U-Space, ma focalizzato maggiormente su attività di test e dimostrazioni in vari ambienti operativi in diversi Paesi dell'UE (Italia, Spagna, Francia).

- EUREKA (EUropean Key solutions for vertiports and UAM): progetto rientrante nella partnership europea SESAR 3 Joint Undertaking (S3JU). Le attività ad esso connesse sono volte a rendere concretamente possibile l'evoluzione della mobilità aerea urbana (UAM) in Europa a supporto dello sviluppo del quadro normativo U-space con particolare focus sul vertiporto, hanno avuto inizio a giugno con il kick-off meeting del progetto, che avrà la durata di 36 mesi.
- Sono invece in fase di completamento le attività riferite ai progetti "Implementation of A-SMGCS Level 1 & 2 with Safety Nets in MXP and FCO" e "Synchronized stakeholder decision on process optimization at airport level & AOP-NOP Integration - Extended Implementation", relativi ai precedenti call CEF del 2016 e 2017.

Gestione delle risorse umane

Organico

Al 30 giugno 2023 il numero delle risorse del Gruppo SEA è pari a 2.632, in incremento di 62 unità rispetto al 31 dicembre 2022 (+2,4%). Il numero di persone Full Time Equivalent complessivo del periodo gennaio-giugno 2023 rispetto all'intero anno 2022 è in decremento di 103 unità da 2.627 a 2.524 (-3,9%).

Al 30 giugno 2023 la presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 34% degli *Headcount*, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

Organizzazione

Nel primo semestre 2023 è stata istituita la Direzione Innovation, Quality and Continuous Improvement con lo scopo di proporre e garantire l'implementazione delle iniziative di innovazione in azienda.

Formazione

Tra le attività di formazione professionale e addestramento essenziali per operare negli scali sono state sviluppate iniziative in linea con le normative di riferimento ENAC, EASA, IATA e ICAO con l'obiettivo di garantire il mantenimento del certificato di aeroporto degli scali. Gli ambiti maggiormente interessati da formazione e addestramento obbligatori hanno riguardato la sicurezza sul lavoro, gli addetti ai PRM, la formazione specialistica Easa Rules e l'Airside safety.

Tra la formazione obbligatoria si segnala il proseguimento dei corsi per la formazione in ambito GDPR (il sistema privacy in azienda) e Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001.

Anche nel corso del primo semestre 2023, in continuità con quanto realizzato precedentemente, le attività di formazione non obbligatoria, sono state caratterizzate da iniziative finalizzate ad accrescere il patrimonio di competenze delle persone. Si è proseguito con l'incentivazione dell'utilizzo della piattaforma GoodHabit, con la collaborazione di The European House of Ambrosetti e la messa a disposizione della piattaforma LinkedIn Learning. Tra i progetti realizzati, si segnalano:

- *Mentoring*, programma, avviato a ottobre 2022 che ha visto il coinvolgimento di 46 persone tra Mentor e Mentee. La metodologia alla base del programma è stata quella del mentoring individuale in cui il Mentor, figura senior e con un'ampia conoscenza dell'azienda ha messo a disposizione del Mentee le sue conoscenze e competenze al fine di sostenere il percorso di crescita di quest'ultimo;
- proseguono le attività propedeutiche per ottenere la certificazione di genere, dimostrando di rispettare i parametri minimi definiti dalla norma UNI/PdR 125:2022 relativa alle "Linee guida sul sistema di gestione per la parità di genere, che prevede l'adozione di specifici KPI inerenti alle politiche di parità di genere».

Welfare

All'inizio del nuovo anno sono state, come di consueto, analizzate le iniziative proposte nel 2022, con particolare attenzione all'adesione registrata per ciascuna e sono state programmate le iniziative per l'anno 2023, partendo dalle evidenze rilevate con una survey proposta nel mese di luglio 2022.

Di seguito si segnalano le principali iniziative del primo semestre del 2023 che sono state introdotte o riproposte rispetto agli anni precedenti:

- Borse di studio al merito;
- potenziamento dell'offerta degli abbonamenti ATM e TRENORD, in linea con l'attenzione di SEA alla sostenibilità ambientale;
- servizio di Assistente Sociale in Azienda;
- realizzazione nel mese di febbraio di una nuova edizione del corso BLS (Basic Life Support and Defibrillation), che consente di avere le conoscenze di base per intervenire in una situazione di primo soccorso per arresto cardiaco, con l'utilizzo del defibrillatore (DAE);
- creazione del team di lavoro interfunzionale per il nuovo progetto WHP "Luoghi di lavoro che promuovono salute", che ha come obiettivo prioritario promuovere cambiamenti organizzativi dei luoghi di lavoro al fine di renderli favorevoli alla diffusione di stili di vita salutari, concorrendo alla prevenzione delle malattie croniche.

Relazioni Industriali

Nel primo semestre del 2023 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali sia sulle tematiche operative e sui nuovi progetti aziendali (es. riorganizzazione officine e aree manutentive, riapertura del terminal 2, progetti formativi, etc.).

Il confronto ha riguardato anche le principali azioni poste in essere per far fronte al traffico incrementale previsto con l'avvio della *Summer Season*. Nello specifico sono stati presentati i piani di inserimento delle risorse in somministrazione nelle principali aree operative (PRM/BHS, Autisti, Customer Operator, AOCC, etc.).

In data 12 gennaio 2023, sono stati sottoscritti due distinti accordi per razionalizzare i processi manutentivi e per individuare possibili soluzioni per coprire il fabbisogno operativo di autisti specialisti. Il primo accordo ha definito l'introduzione di due figure professionali il "tecnico landside maintenance" e il "coordinatore field maintenance". Il secondo accordo ha invece stabilito i criteri di selezione interna per ricercare autisti specialisti anche attraverso specifici percorsi di formazione.

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel primo semestre 2023 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

sub concessionari (operatori commerciali retail/non retail) e *safety walk*.

In particolare, a partire dal mese di febbraio, è stata rivista l'organizzazione dell'attività di sorveglianza e monitoraggio operativo eseguito in sito denominata *safety walk*.

Per quanto attiene alle attività di Prevenzione Incendi, durante il primo semestre 2023 oltre alle Prove di Emergenza sono stati introdotti i Test di Esodo, che prevedono modalità operative più snelle. Le prove e i test effettuati nel primo semestre hanno dato esito positivo sia in termini di conoscenza del Piano di Gestione delle Emergenze e delle relative procedure in essere, sia in termini di tempistica e di reattività delle risposte. Tutte le anomalie e discrepanze emerse durante i sopralluoghi antincendio, le verifiche documentali, gli audit retail/non retail e le Prove di evacuazione sono state individuate, gestite e rendicontate nel Registro Antincendio.

Il Servizio Prevenzione e Protezione interaziendale ha inoltre provveduto a:

- aggiornare i Documenti di Valutazione dei Rischi;
- 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;
- supportare le funzioni aziendali preposte nella predisposizione della documentazione richiesta dagli enti di controllo relativa ad indagini sugli infortuni sul lavoro o sui casi di malattie professionali;
- effettuare la campagna per la mappatura dei campi elettromagnetici sullo scalo di Malpensa;
- effettuare campionamenti del flusso magnetico e dell'intensità di campo elettrico dei portali metal detector di CEIA.

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 radio-gene detenute e utilizzate dal personale di SEA.

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., ridenominato Codice di Corporate Governance dall'edizione di gennaio 2020 (il "Codice"). Sebbene l'adesione al Codice sia volontaria, SEA applica parte delle raccomandazioni in esso contenute, in base al principio *comply or explain*, 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"; 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", aventi funzioni propositive e consultive nei confronti dell'organo amministrativo (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"; 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 3 maggio 2022 ha nominato il Consiglio di Amministrazione, composto da 7 membri che rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

Il Collegio Sindacale in carica alla data della presente Relazione è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 3 maggio 2022 in conformità a quanto previsto dallo Statuto e rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

Il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi è informato alle principali raccomandazioni del Codice di Corporate Governance 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/organi preposti al controllo interno e alla gestione dei rischi aziendali al Presidente e al Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità - ne fissa le linee di indirizzo, ne verifica adeguatezza ed effettivo funzionamento e assicura l'identificazione e la corretta gestione dei principali rischi aziendali.

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

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

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 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.

Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

Il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS), nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 maggio 2022 ed in carica alla data del 30 giugno 2023 è composto dai Consiglieri Pierfrancesco Barletta, con funzioni di Presidente del Comitato, Luciana Rovelli e Daniela Mainini.

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 esamina il Piano Annuale di Audit che viene approvato dal Consiglio di Amministrazione.

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'ideoneità e funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è affidata alla Direzione *Auditing*. Il Responsabile della Direzione *Auditing* riferisce al Consiglio di Amministrazione e per esso al Presidente; 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 Consiglio di Amministrazione e per esso dal Presidente. Alla Direzione *Auditing* è affidata la verifica sull'effettività, idoneità e mantenimento del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. n. 231/2001 su disposizione degli Organismi di Vigilanza di SEA e delle sue controllate. Alla Direzione *Auditing* è stata affidata inoltre, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 22 febbraio 2018, l'attività di verifica sull'adeguatezza ed efficace attuazione del Sistema di Gestione per la Prevenzione

della Corruzione di SEA, certificato secondo lo Standard UNI ISO 37001:2016.

Società di Revisione legale dei conti

La Società di Revisione legale e organizzazione contabile, incaricata di effettuare la revisione della relazione finanziaria annuale separata e consolidata, la periodica verifica della regolare tenuta della contabilità e la revisione limitata della relazione finanziaria semestrale consolidata di SEA, è EY SpA. L'incarico è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti in data 28 aprile 2023 per gli esercizi 2023-2031. 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 31 maggio 2022 ed in carica alla data del 30 giugno 2023 è composto da quattro membri: due membri indipendenti esterni, Giovanni Maria Garegnani e Antonella Apicella, un Consigliere non esecutivo ed indipendente, Daniela Mainini, e il Direttore Auditing, Rossella De Bartolomeo.

In data 20 giugno 2022 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 231/01 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 "disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica" (il "Decreto"), per prevenire la commissione dei reati 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 31 maggio 2022 ed include tutti i

reati previsti dal Decreto a tale data. Il Modello si compone di una "Parte Generale", di una "Parte Speciale" e dei singoli "Componenti". Le società controllate da SEA hanno adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. 231/2001.

Whistleblowing - Gestione delle segnalazioni

SEA, in linea con le best practice internazionali e nel pieno rispetto delle normative applicabili, ha implementato un processo di raccolta e gestione delle segnalazioni (c.d. whistleblowing).

Per consentire l'invio di segnalazioni, SEA ha messo a disposizione sul sito Intenet una piattaforma informatica di Whistleblowing che consente a chiunque (dipendenti e collaboratori, fornitori e qualsiasi altro soggetto) di inviare segnalazioni anche in forma anonima. Un ulteriore canale di segnalazione è rappresentato dalla *posta ordinaria*.

Il processo di gestione delle segnalazioni è definito da una apposita Procedura applicabile a SEA S.p.A e recepita dalle società controllate, tenuto conto delle necessità di adattamento rispetto al proprio assetto organizzativo. La procedura indica, in particolare, i canali di segnalazione, gli Organi deputati a riceverle, il processo di verifica, definisce le tutele messe in atto per i segnalanti nonché gli obblighi di riservatezza delle informazioni, in conformità alle normative vigenti.

Il sistema di gestione delle segnalazioni è in corso di adeguamento alle prescrizioni del Decreto Legislativo n. 24 del 10 marzo 2023 "Attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali".

Referente per l'Anticorruzione

La Società ha individuato sin dal 2014 un Referente per l'anticorruzione, attualmente individuato nel Responsabile Legal Affairs - Staff services and Legal compliance, con il compito di curare ogni comunicazione in materia di anticorruzione anche verso i terzi; il ruolo, le prerogative e le responsabilità assegnate al 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". La certificazione, a seguito di audit esterno, è stata confermata sino a marzo 2024.

Il Consiglio di Amministrazione di SEA, in data 24 marzo 2023, ha approvato il documento "Politica per la prevenzione della corruzione UNI ISO 37001:2016", che sostituisce analogo documento approvato dal C.d.A. il 22 febbraio 2018.

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 ed 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 Etico

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 31 maggio 2022, è composto dal

Presidente del Consiglio di Amministrazione Michaela Castelli, con funzioni di Presidente del Comitato, dal Consigliere non esecutivo di SEA Franco D'Alfonso, e dai responsabili delle direzioni aziendali "Human Resources, Health & Safety at Work" Massimiliano Crespi e "Auditing" Rossella De Bartolomeo. Il Comitato Etico ha tra i suoi compiti principali la promozione della divulgazione del Codice Etico e la vigilanza sull'osservanza dello stesso.

Le Società controllate di SEA hanno adottato, quale proprio Comitato Etico, il Comitato Etico della capogruppo che pertanto svolge le sue funzioni anche a loro favore.

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 comunica che 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 2023		31 dicembre 2022	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	946.496		939.793	
Immobilizzazioni materiali	8.2	158.172		142.994	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	13.340		14.008	
Investimenti immobiliari	8.4	3.399		3.399	
Partecipazioni in società collegate	8.5	77.862		82.178	
Altre partecipazioni	8.6	1		1	
Imposte differite attive	8.7	98.267		111.768	
Altri crediti non correnti	8.8	60.496		60.496	
Totale Attività non correnti (A)		1.358.033	0	1.354.637	0
Rimanenze	8.9	1.555		1.558	
Crediti commerciali	8.10	141.536	18.144	122.628	13.026
Crediti per imposte	8.11	1.739		4.769	
Altri crediti correnti	8.11	11.730	2.001	6.853	442
Cassa e disponibilità liquide	8.12	67.490		160.341	
Totale Attivo corrente (B)		224.050	20.145	296.149	13.468
Attività destinate alla vendita (C)	6.1	7.400			
TOTALE ATTIVO (A+B+C)		1.589.483	20.145	1.650.786	13.468
Capitale sociale	8.13	27.500		27.500	
Altre riserve	8.13	315.836		132.876	
Risultato del Gruppo	8.13	62.122		182.460	
Patrimonio netto di Gruppo		405.458		342.836	
Patrimonio netto di terzi		29		31	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi (D)	8.13	405.487		342.867	
Fondo rischi e oneri	8.14	225.211		229.124	
Fondi relativi al personale	8.15	28.023		30.942	
Passività finanziarie non correnti	8.16	484.221		519.516	
Altri debiti non correnti	8.17	3.898		6.590	
Totale Passività non correnti (E)		741.353		786.172	
Debiti commerciali	8.18	173.415	9.008	190.558	8.641
Debiti per imposte dell'esercizio	8.19	13.061		11.467	
Altri debiti	8.20	223.812	110	290.727	
Passività finanziarie correnti	8.16	32.355		28.995	
Totale Passivo corrente (F)		442.643	9.118	521.747	8.641
Passività connesse alle attività destinate alla vendita (G)	6.1				
TOTALE PASSIVO (E+F+G)		1.183.996	9.118	1.307.919	8.641
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (D+E+F+G)		1.589.483	9.118	1.650.786	8.641

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	1° semestre 2023		1° semestre 2022 riesposto	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	334.413	34.158	397.426	22.471
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	15.583		10.844	
Totale ricavi		349.996	34.158	408.270	22.471
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(86.964)		(79.593)	
Materiali di consumo	9.4	(5.921)		(5.187)	
Altri costi operativi	9.5	(112.731)		(108.854)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(14.704)		(10.232)	
Totale costi operativi		(220.320)	(19.366)	(203.866)	(51.205)
Margine Operativo Lordo		129.676	14.792	204.404	(28.734)
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	(1.410)		6.828	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(10.454)		(10.812)	
Ammortamenti	9.9	(31.193)		(32.522)	
Risultato operativo		86.619	14.792	167.898	(28.734)
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	5.322	5.322	8.765	8.765
Oneri finanziari	9.11	(10.498)		(8.180)	
Proventi finanziari	9.11	1.290		304	300
Risultato prima delle imposte		82.733	20.114	168.787	(19.669)
Imposte	9.12	(21.384)		(6.749)	
Risultato netto da Attività in funzionamento (A)		61.349	20.114	162.038	(19.669)
Risultato netto da Attività destinate alla vendita (B)	6.1 / 9.13	775	775	1.991	1.071
Risultato di pertinenza dei terzi (C)		2		1	
Risultato del Gruppo (A+B-C)		62.122	20.889	164.028	(18.598)
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,25		0,66	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,25		0,66	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati del 1° semestre 2022 sono stati riesposti

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2023		1° semestre 2022 riesposto	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Risultato del Gruppo	62.122	20.889	164.028	(18.598)
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	658		5.846	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(158)		(1.404)	
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	500		4.442	
Totale altre componenti dell'utile complessivo	500		4.442	
Totale risultato complessivo dell'esercizio	62.622		168.470	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	62.620		168.469	
- Interessi di minoranza	2		1	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati del 1° semestre 2022 sono stati riesposti

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2023		1° semestre 2022 riesposto	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Risultato prima delle imposte	82.733		168.787	
<i>Rettifiche:</i>				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	31.193		32.522	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	(3.913)		3.969	
Variazione dei fondi del personale	(2.750)		(1.483)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	1.290		(6.888)	
Oneri finanziari netti	9.208		7.876	
(Proventi)/ oneri da partecipazioni	(5.322)		(8.765)	
Altre variazioni non monetarie	(1.201)		(920)	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle Attività destinate alla vendita			6.980	
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	111.238		202.078	
Variazione rimanenze	348		(53)	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(22.100)	(6.677)	(41.699)	(3.650)
Variazione debiti commerciali e altri debiti	(1.130)	367	61.050	12.278
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle Attività destinate alla vendita			(15.640)	
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	(22.882)	(6.310)	3.658	8.628
Imposte sul reddito pagate	(5.187)		(1.212)	
Imposte sul reddito pagate delle Attività destinate alla vendita			(4.648)	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività operativa	83.169	(6.310)	199.876	8.628
Investimenti in immobilizzazioni:				
- immateriali ^(*)	(19.453)		(15.541)	
- materiali	(31.446)		(2.661)	
- finanziarie	(1.375)	(1.375)		
Disinvestimenti in immobilizzazioni:				
- materiali e immateriali	2		1	
Dividendi incassati	2.938	2.938		
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle Attività destinate alla vendita			1.587	1.757
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di investimento	(49.334)	1.563	(16.614)	1.757
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi / (decrementi) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(37.740)		(195.064)	
Variazione altre attività / passività finanziarie	(1.145)		(14.185)	(13.486)
Dividendi distribuiti	(84.690)	(84.690)	(2)	
Interessi e commissioni pagati	(3.576)		(2.330)	
Interessi incassati	465		1	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di finanziamento delle Attività destinate alla vendita			13.479	
Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento	(126.686)	(84.690)	(198.101)	(13.486)
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	(92.851)	(89.437)	(14.839)	(3.101)
Disponibilità liquide di inizio periodo	160.341		134.208	
- di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita			35	
Disponibilità e mezzi equivalenti di inizio periodo riportati in bilancio	160.341		134.173	
Disponibilità liquide di fine periodo	67.490		119.369	
- di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita			36	
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine periodo riportati in bilancio	67.490		119.333	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati del 1° semestre 2022 sono stati riesposti

^(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per il primo semestre 2023 è pari 13.767 migliaia di euro a fronte di 5.720 migliaia di euro del primo semestre 2022.

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 2021	27.500	5.500	(120.367)	322.908	(4.516)	0	(75.119)	155.906	31	155.937
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione del risultato 2021				(75.119)			75.119	0	(3)	(3)
Altri movimenti										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					4.470	0		4.470		4.470
Risultato dell'esercizio							182.460	182.460	3	182.463
Saldo al 31 dicembre 2022	27.500	5.500	(120.367)	247.789	(46)	0	182.460	342.836	31	342.867
Operazioni con gli azionisti										
Destinazione del risultato 2022			120.367	62.093			(182.460)	0	(4)	(4)
Altri movimenti										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					500	0		500		500
Risultato del periodo							62.122	62.122	2	62.124
Saldo al 30 giugno 2023	27.500	5.500	0	309.882	454	0	62.122	405.458	29	405.487

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" o "SEA").

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

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

Con la conversione in legge del decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, cd. Decreto Rilancio, viene sancita la proroga delle concessioni aeroportuali in essere di ulteriori due anni, conseguentemente la durata della concessione è prorogata sino al 2043.

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).

SEA ha assunto nel corso dell'esercizio 2021 la decisione di dismettere la linea di *business energy*. In data 29 settembre 2022 SEA S.p.A. ha finalizzato la vendita dell'intera partecipazione nella società SEA Energia S.p.A. alla società A2A Calore & Servizi S.r.l.. Al 30 giugno 2022 la voce "Risultato netto da Attività destinate alla vendita" includeva il conto economico di SEA Energia con le opportune rettifiche IAS/IFRS.

Nel corso dei primi mesi del 2023 è stato sottoscritto un accordo tra SEA S.p.A. e BCUBE Air Cargo S.p.A. per la cessione della partecipazione di minoranza, pari al 25%, nella società Malpensa Logistica Europa S.p.A., detenuta da SEA S.p.A.. La cessione è stata perfezionata a luglio 2023. Le citate determinazioni hanno implicato quindi l'applicazione dell'IFRS 5 al 30 giugno 2023.

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

Il Gruppo SEA, attraverso la società Airport ICT Services, gestisce la fornitura e la progettazione di sistemi informatici ed il supporto all'uso degli stessi.

Si segnala che il Gruppo detiene al 30 giugno 2023 le seguenti partecipazioni in società collegate, le quali sono valutate con il metodo del Patrimonio netto: (i) Dufrital (partecipazione del 40%) che opera nella gestione e fornitura di attività commerciali in diversi scali italiani, tra i quali Milano, Bergamo, Firenze, Genova e Verona; (ii) Areas Food Services (partecipazione del 40%) che è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano; (iii) 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; (iv) 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 (v) Airport Handling (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 diversi vettori.

Le attività svolte dal Gruppo SEA, poc'anzi brevemente illustrate, sono pertanto strutturate nei business Commercial Aviation e General Aviation, 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

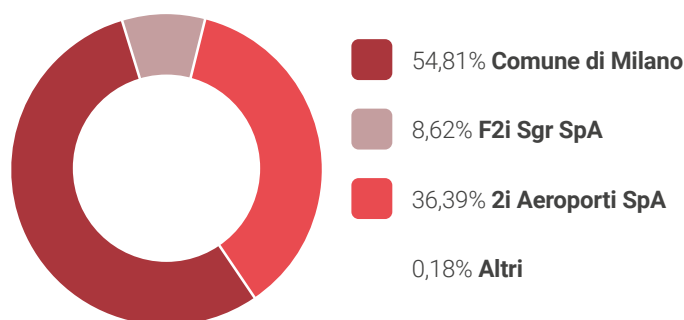
8 enti/società	
Comune di Milano ^(*)	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri Azionisti pubblici	0,08%
Totale	54,95%

^(*) Titolare di azioni di categoria A

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

Azionisti privati

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



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 2022, 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 2023 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2022, 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 2023. 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 a Conto Economico.

L. 197/2022, DL. n. 34/2023

Con la Legge 197/2022 ed il Decreto n.34/2023 si è definito un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto della componente energia. Il contributo è pari al 35% della spesa sostenuta per l'acquisto della componente energetica del I trimestre e al 10% della spesa sostenuta nel II trimestre.

I contributi come sopra definiti sono riservati alle imprese dotate di contatori di energia elettrica di potenza disponibile pari o superiore a 4,5 kWh e che abbiano

sostenuto spese nel I e II trimestre per l'acquisto della componente energetica, comprovate mediante le relative fatture d'acquisto, con un incremento del costo per kWh superiore al 30% del corrispondente prezzo medio riferito al medesimo trimestre dell'anno 2019.

Avendo SEA verificato di rispondere ai requisiti imposti dai Decreti per poter accedere al beneficio e avendo effettuato i conteggi sulla base delle fatture d'acquisto ricevute, comprovanti l'incremento del costo della componente energetica come richiesto dai Decreti, si è provveduto a contabilizzare nel primo semestre 2023 il beneficio derivante dal contributo. Essendo quest'ultimo finalizzato a favorire le imprese nell'acquisto dell'energia elettrica effettivamente utilizzata nel I e II trimestre 2023 la contabilizzazione adottata è quella a diretta riduzione dei costi per l'acquisto di energia elettrica dell'esercizio 2023.

Perdite di valore delle attività

A ciascuna data di riferimento, gli immobili, impianti e macchinari, le immobilizzazioni immateriali e le partecipazioni in imprese collegate sono analizzati 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 contabile. Il valore recuperabile di un'attività è il maggiore tra il suo fair value, ridotto dei costi di vendita ed 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), ad 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 se fossero stati effettuati gli ammortamenti.

2.1 Principi contabili di recente emissione

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS applicati dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2023

I principi contabili adottati per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato sono conformi a quelli utilizzati per la redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2022, fatta eccezione per l'adozione dei nuovi principi e modifiche in vigore dal 1 gennaio 2023. Il Gruppo non ha adottato anticipatamente alcun nuovo principio, interpretazione o modifica emesso ma non ancora in vigore.

Diverse modifiche si applicano per la prima volta nel 2023, quali:

- IFRS 17 Contratti assicurativi
- Definition of Accounting Estimates - Amendments to IAS 8
- Disclosure of Accounting Policies - Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2
- *Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction - Amendments to IAS 12*

ma non hanno avuto un impatto sul bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo.

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 2023 e al 31 dicembre 2022, del Conto Economico Consolidato, del Conto Economico Consolidato complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2023 e al 30 giugno 2022, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato al 30 giugno 2023 e al 31 dicembre 2022 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.

Come anticipato nella relazione sulla gestione, nella descritta circostanza di cessione della partecipazione in Malpensa Logistica Europa, il principio contabile IFRS 5 prevede che l'effetto economico dell'adeguamento della partecipazione al 30 giugno sia esposto in una specifica linea distinta del conto economico denominata "Risultato netto da attività destinate alla vendita"; stesso trattamento viene applicato al valore della partecipazione, che non concorre agli attivi delle attività continue, ma viene esposto sinteticamente tra le "Attività destinate alla vendita". Il principio IFRS 5 richiede altresì che il conto economico del periodo comparativo venga riesposto in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività continuate e discontinue nei due esercizi esposti nella comunicazione finanziaria.

Con riferimento ai dati comparativi, la voce "Risultato netto da Attività destinate alla vendita" al 30 giugno 2022 include anche il conto economico di SEA Energia S.p.A. con le opportune rettifiche IAS/IFRS.

In apposito paragrafo delle presenti note esplicative, cui si rinvia (*"Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da attività destinate alla vendita"*), viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle attività destinate alla vendita così come presentate nel conto economico consolidato, nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata e nel rendiconto finanziario consolidato.

Dati comparativi

Nel presente documento, in linea con i dettami dell'IFRS 5:

- tutti i dati economici e di flusso riferiti al 30 giugno 2022 sono stati riesposti per consentire un confronto omogeneo con quelli al 30 giugno 2023;
- i dati patrimoniali al 31 dicembre 2022 sono quelli pubblicati nel Bilancio consolidato 2022.

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 2023 è stata redatta in migliaia di euro così come le tabelle incluse nelle Note Esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2023 è assoggettata a revisione contabile limitata da parte della Società di Revisione EY S.p.A., revisore legale della Società e del Gruppo ed è oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo SEA S.p.A. del 27 luglio 2023.

2.3 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale ed al capitale sociale delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2023:

Ragione Sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 30/06/2023 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2022 (euro)
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Airport ICT Services S.r.l.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	600.000	600.000
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
Areas Food Services S.r.l.	Via Caldera, 21 - Milano	1.500.000	746.700
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 2023, con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 30/06/2023	% Possesso del Gruppo al 30/06/2023	% Possesso del Gruppo al 31/12/2022
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Airport ICT Services S.r.l.	Integrale	100%	100%
Dufrital S.p.A.	Patr. Netto	40%	40%
SACBO S.p.A.	Patr. Netto	30,979%	30,979%
Areas Food Services S.r.l.	Patr. Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	IFRS 5	25%	25%
Disma S.p.A.	Patr. Netto	18,75%	18,75%
Airport Handling S.p.A.	Patr. Netto	30%	30%

Si rimanda ai precedenti paragrafi 1 e 6.1 per gli impatti derivanti dall'applicazione dell'IFRS 5 sui dati economici e patrimoniali al 30 giugno 2023 e sui dati economici comparativi al 30 giugno 2022.

3. CRITERI DI VALUTAZIONE E METODOLOGIE DI CONSOLIDAMENTO

I criteri di rilevazione e valutazione adottati nella preparazione della Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2023 sono gli stessi adottati nella redazione della Relazione Finanziaria annuale 2022 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. 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 organizzative del Gruppo.

4.1 Rischio di credito

Il rischio di credito rappresenta l'esposizione del Gruppo 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 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 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.

Nel primo semestre 2023 il credito complessivo, rispetto al 2022, è incrementato in seguito all'aumento del fatturato.

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 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 2023	31 dicembre 2022
Crediti commerciali verso clienti	227.612	212.816
- di cui scaduto	119.296	135.839
Fondo svalutazione crediti commerciali	(104.220)	(103.215)
Crediti commerciali verso imprese collegate	18.343	13.226
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(199)	(199)
Totale crediti commerciali netti	141.536	122.628

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
da meno di 180 giorni	16.738	32.763
da più di 180 giorni	102.558	103.076
Totale crediti commerciali scaduti	119.296	135.839

Il credito scaduto risulta diminuito rispetto al 31 dicembre 2022 rispecchiando le normali dinamiche di business.

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 a 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 i crediti 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 di credito affrontato dal Gruppo SEA.

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del primo semestre 2023 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

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

a) Rischio tasso di interesse

Il Gruppo 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, modificando i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e investimento.

Il Gruppo 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). Si segnala che al 30 giugno 2023 (i) il debito finanziario lordo del Gruppo SEA esposto a tale rischio è il 33%, e che (ii) non sono ad oggi in essere contratti derivati che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un range di tassi.

Al 30 giugno 2023 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito esclusivamente da finanziamenti a medio/lungo termine, in parte in scadenza oltre i 12 mesi (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e in parte in scadenza entro i 12 mesi (quote a breve termine dei finanziamenti a medio/lungo termine). 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 2023 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno spread compreso fra lo 0,30% e il 1,62%, e non considera l'effetto di eventuali garanzie accessorie).

Contratti di Finanziamento a medio-lungo termine

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023			31 dicembre 2022		
	Scadenza	Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2025	300.000	3,500%	2025	300.000	3,500%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2023 al 2037	194.944	3,69%	dal 2023 al 2037	207.683	2,19%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		32.023	2,05%		35.963	2,25%
<i>o/w a Tasso Variabile^(*)</i>		162.921	4,01%		171.720	2,18%
Altri Finanziamenti Bancari				2024	25.000	2,87%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>						
<i>o/w a Tasso Variabile</i>					25.000	2,87%
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		494.944	3,57%		532.683	2,96%

^(*) Include: 62,5 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio lungo termine al 30 giugno 2023 è pari a 494.944 migliaia di euro, in riduzione di 37.739 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022. Su tale variazione ha inciso (i) il rimborso della parte residua dei term loans bancari a tasso variabile sottoscritti nel 2021 per far fronte ai fabbisogni della pandemia Covid-19, anticipando la scadenza prevista a giugno 2024 al fine di ottimizzare la struttura finanziaria del Gruppo in un contesto di mercato caratterizzato da tassi in crescita, (ii) la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti su raccolta BEI in essere.

Il costo medio dell'indebitamento a medio lungo termine al 30 giugno 2023 è pari a 3,57%, in aumento di 61 bps rispetto a fine dicembre 2022, dinamica su cui ha inciso l'andamento crescente dei tassi di interesse a causa delle politiche monetarie restrittive dalla BCE, parzialmente contenuto dal processo di ottimizzazione della struttura finanziaria del Gruppo SEA. Considerando il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 3,72%, in aumento di 62 bps rispetto a fine 2022.

Al 30 giugno 2023 il Gruppo ha in essere il seguente prestito obbligazionario per un valore nominale pari a complessivi 300 milioni di euro.

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	09/10/25	300	Fissa, Annuale	3,50%

Al 30 giugno 2023 il fair value dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, è pari a 483.651 migliaia di euro (in riduzione rispetto al 31 dicembre 2022 per 516.529 migliaia di euro). 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 nel mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 30 giugno 2023;
- 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).

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

SEA è esposta alle variazioni dei prezzi e dei relativi cambi delle commodities energetiche, ovvero:

- i. gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa delle centrali che forniscono a SEA il proprio fabbisogno energetico, la cui variabilità del *pricing* impatta SEA indirettamente attraverso le formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di pricing adottate nei contratti di acquisto (tale impatto era diretto prima dell'operazione di cessione di SEA Energia avvenuta nel settembre 2022);
- ii. strumenti di annullamento e *offsetting* delle emissioni di CO₂, acquistati da SEA direttamente nell'ambito della propria strategia di *decarbonization*.

Nonostante l'incertezza del quadro macroeconomico globale e del contesto geopolitico internazionale derivante dalla guerra Russia-Ucraina, scoppiata a febbraio 2022, la significativa volatilità del prezzo delle materie

prime energetiche a cui si è assistito nel corso del 2022 si è parzialmente ridotta nel corso del primo semestre 2023, continuando però ad esporre la Società ad elevati costi di approvvigionamento e ad una erosione della propria marginalità nel breve periodo.

Si segnala che, nel corso del primo semestre 2023, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, anche per la dinamica decrescente del prezzo delle commodities in tale periodo, ma potrebbe farne ricorso in futuro anche mediante la possibilità prevista nei contratti commerciali di fornitura di fissare in anticipo il prezzo di acquisto di energia elettrica e termica, anche per solo una parte del fabbisogno.

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 di tale rischio.

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 e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto e infine monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale, al fine di garantire le adeguate coperture dei fabbisogni negli anni futuri.

Al 30 giugno 2023 il Gruppo SEA dispone di 67 milioni di euro di risorse liquide, a cui si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 320 milioni di euro, di cui 250 milioni di euro relativi alle linee revolving sottoscritte ad agosto 2022, interamente disponibili ed in scadenza ad agosto 2027 e 70 milioni di euro relativi alla linea su raccolta BEI, la cui disponibilità in scadenza a febbraio 2023 è stata prorogata al febbraio 2025 e (ii) 123 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.

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 e leasing) e commerciali in essere al 30 giugno 2023 e al 31 dicembre 2022:

Passività al 30 giugno 2023

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	39,3	379,4	44,5	103,9	567,1
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2,0	3,8	3,8	3,8	13,4
Debiti commerciali	173,4				173,4
Totale debito	214,7	383,2	48,3	107,7	753,9

Passività al 31 dicembre 2022

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	41,0	404,2	51,7	119,4	616,3
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2,0	3,5	3,6	4,7	13,8
Debiti commerciali	190,6				190,6
Totale debito	233,6	407,7	55,3	124,1	820,7

Al 30 giugno 2023 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dalle quote capitali in ammortamento dei prestiti BEI e dagli interessi dovuti in tale periodo 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.

Si ricorda che, attualmente, la *sensitivity analysis* non considera gli strumenti di copertura dal rischio tasso, chiusi a scadenza nel secondo semestre 2021.

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 2023 e al 30 giugno 2022, 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 6/3 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.

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023		30 giugno 2022	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) ⁽¹⁾	-369,44	386,66	-0,87	265,69
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽²⁾	241,30	-241,30	485,38	-403,10

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

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

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, in particolare nel corso del 2022. Applicando una variazione di -50 *basis point* all'attuale curva dei tassi di interesse di mercato, alcuni 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 2023 e al 31 dicembre 2022 del Gruppo.

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.

30 giugno 2023					
(in migliaia di euro)	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	Totale
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		96			96
Crediti commerciali		141.536			141.536
Crediti per imposte		1.739			1.739
Altri crediti correnti		11.730			11.730
Cassa e disponibilità liquide		67.490			67.490
Totale	1	222.591			222.592
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				472.778	472.778
- di cui debito verso obbligazionisti				299.188	299.188
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.443	11.443
Altri debiti non correnti				3.898	3.898
Debiti commerciali				173.415	173.415
Debiti per imposte dell'esercizio				13.061	13.061
Altri debiti correnti				223.812	223.812
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				30.393	30.393
Passività finanziarie correnti per leasing				1.962	1.962
Totale				930.762	930.762

31 dicembre 2022					
(in migliaia di euro)	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	Totale
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		96			96
Crediti commerciali		122.628			122.628
Crediti per imposte		4.769			4.769
Altri crediti correnti		6.853			6.853
Cassa e disponibilità liquide		160.341			160.341
Totale	1	294.687			294.688
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				507.721	507.721
- di cui debito verso obbligazionisti				299.026	299.026
Passività finanziarie non correnti per leasing				11.795	11.795
Altri debiti non correnti				6.590	6.590
Debiti commerciali				190.558	190.558
Debiti per imposte dell'esercizio				11.467	11.467
Altri debiti correnti				290.727	290.727
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				26.951	26.951
Passività finanziarie correnti per leasing				2.044	2.044
Totale				1.047.853	1.047.853

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.

Le "Altre partecipazioni" sono misurate al fair value di "livello 3".

6.1 Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da attività destinate alla vendita

Nel presente capitolo viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle *Attività destinate alla vendita* così come presentate nel Conto economico, nella Situazione patrimoniale-finanziaria e nel Rendiconto finanziario consolidati.

Da un punto di vista metodologico si precisa che, con riferimento alla rappresentazione delle *Attività destinate alla vendita* prevista dall'IFRS 5, le stesse sono incluse nell'area di consolidamento del Gruppo SEA al 30 giugno 2023 e al 31 dicembre 2022 e pertanto i saldi complessivi relativi all'intero Gruppo sono determinati

operando le dovute elisioni delle transazioni economiche e finanziarie avvenute tra le *Attività in funzionamento* e le *Attività destinate alla vendita*. Più in dettaglio si è operato nel seguente modo:

- le singole voci di conto economico che sono incluse nella voce *Attività destinate alla vendita*, al 30 giugno 2023, sono riconducibili all'effetto economico dell'adeguamento al fair value del valore della partecipazione in Malpensa Logistica Europa.
- le singole voci di conto economico che sono incluse nella voce *Attività destinate alla vendita*, al 30 giugno 2022, sono riconducibili (i) al conto economico di SEA Energia S.p.A. con le opportune rettifiche IAS/IFRS; (ii) all'effetto economico dell'adeguamento della partecipazione in Malpensa Logistica Europa.
- a livello patrimoniale-finanziario il valore della partecipazione in Malpensa Logistica Europa al 30 giugno 2023 non concorre ai saldi delle attività continue, ma viene esposto sinteticamente tra le "Attività destinate alla vendita".
- Con riferimento al rendiconto finanziario, tutti i flussi di cassa relativi alle *Attività destinate alla vendita* sono stati rappresentati in apposite voci relative alle operazioni dell'esercizio, alle attività di investimento e alle attività di finanziamento del Rendiconto finanziario. Nel rendiconto finanziario consolidato gli effetti sui flussi di cassa connessi alle *Attività destinate alla vendita* sono esposti separatamente in una apposita riga aggiunta in ogni sezione del rendiconto finanziario.

Il dettaglio dei valori economici riportati tra le *Attività destinate alla vendita* è di seguito presentato:

Conto Economico delle Attività destinate alla vendita

(in migliaia di euro)	1° semestre 2023	1° semestre 2022 riesposto
Ricavi di gestione		81.668
Totale ricavi	0	81.668
Costi operativi		
Costi del lavoro		(1.074)
Materiali di consumo		(71.389)
Altri costi operativi		(2.250)
Totale costi operativi	0	(74.713)
Margine Operativo lordo	0	6.955
Accantonamenti netti e svalutazioni		6
Ammortamenti		(1.993)
Risultato operativo	0	4.968
Oneri finanziari		(305)
Risultato prima delle imposte	0	4.663
Imposte		(3.743)
Risultato netto del business energy (A)		920
Proventi dalla valutazione di Malpensa Logistica Europa (B)	775	1.071
Risultato netto da Attività destinate alla vendita (A) + (B)	775	1.991

I ricavi di gestione del primo semestre del 2022 di SEA Energia ammontano complessivamente a 81.668 migliaia di euro.

I costi operativi sostenuti nel primo semestre 2022, pari a 74.713 migliaia di euro, sono quelli relativi alla controllata SEA Energia.

La voce "Proventi dalla valutazione di Malpensa Logistica Europa" esprime gli effetti economici derivanti dall'adeguamento al fair value del valore della partecipazione nella suddetta società.

A livello patrimoniale-finanziario, il 31 dicembre 2022 non mostra ammontari tra le "Attività destinate alla vendita" e "Passività connesse alle attività destinate alla vendita", in quanto le operazioni di cessione della società controllata SEA Energia erano state concluse a settembre 2022.

Le *Attività destinate alla vendita* al 30 giugno 2023 sono pari a 7.400 migliaia di euro, equivalenti alla valutazione al fair value della partecipazione disponibile per la vendita (Malpensa Logistica Europa).

7. INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI

Per il tipo di attività svolta dal Gruppo l'elemento "traffico" determina in modo significativo i risultati di tutte le attività aziendali.

Il Gruppo SEA nel corso del 2022 ha dismesso la linea di *business energy* e ha identificato due *business* operativi, come meglio riportato nella Relazione sulla Gestione ed in particolare: (i) *Commercial Aviation*, (ii) *General Aviation*. Tale rappresentazione potrebbe differire da quella presentata a livello di singola *legal entity*.

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.

L'informativa per settore riportata nelle seguenti tabelle espone solo le risultanze delle attività in funzionamento.

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 2023

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	339.894	11.356	(16.837)	334.413
di cui Intercompany	(13.616)	(3.221)	16.837	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	326.278	8.135	0	334.413
EBITDA	124.129	5.547		129.676
EBIT	82.359	4.260		86.619
Proventi (oneri) da partecipazioni				5.322
Oneri finanziari				(10.498)
Proventi finanziari				1.290
Risultato prima delle imposte				82.733
Investimenti in Immobilizzazioni	47.572	4.231		51.803
Materiali	27.216	4.231		31.447
Immateriali	20.356			20.356

Informativa di settore: Dati economici al 30 giugno 2022 riesposti e patrimoniali al 31 dicembre 2022

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	394.585	11.585	(8.744)	397.426
di cui Intercompany	(5.800)	(2.944)	8.744	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	388.785	8.641	0	397.426
EBITDA	197.849	6.555		204.404
EBIT	162.397	5.501		167.898
Proventi (oneri) da partecipazioni				8.765
Oneri finanziari				(8.180)
Proventi finanziari				304
Risultato prima delle imposte				168.787
Investimenti in Immobilizzazioni	47.896	6.655		54.551
Materiali	5.829	6.510		12.339
Immateriali	42.067	145		42.212

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 2022 al 30 giugno 2023.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	30 giugno 2023
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.647.927	2.903	21.388	(21)		1.672.197
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	35.450	15.585	(11.868)			39.167
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	99.852		44		(42)	99.854
Immobilizzazioni in corso ed acconti	4.566	1.799	(44)			6.321
Altre	18.464	69			(119)	18.415
Totale valore lordo	1.806.259	20.356	9.520	(21)	(161)	1.835.953
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(754.366)		212	17	(22.465)	(776.602)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(96.772)				(755)	(97.527)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.328)					(15.328)
Totale fondo ammortamento	(866.466)	0	212	17	(23.220)	(889.457)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	893.561	2.903	21.600	(4)	(22.465)	895.595
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	35.450	15.585	(11.868)			39.167
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	3.080		44		(797)	2.327
Immobilizzazioni in corso ed acconti	4.566	1.799	(44)			6.321
Altre	3.136	69			(119)	3.087
Totale valore netto	939.793	20.356	9.732	(4)	(23.381)	946.496

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per 895.595 migliaia di euro al 30 giugno 2023 e per 893.561 migliaia di euro al 31 dicembre 2022. 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 2023 è pari a 22.465 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 8.15.

Nel corso del primo semestre 2023 il Gruppo SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Malpensa e Linate.

Gli interventi realizzati negli aeroporti di Malpensa sono stati per la maggior parte dedicati alla necessaria riapertura del Terminal 2 avvenuta il 31 maggio 2023. Tra i più significativi: Automatic Bag Drop isola G per imbarcare i bagagli da stiva in autonomia, adeguamento completo dell'impianto HBS allo standard 3, approntamento completo dell'area filtri di sicurezza, riqualifica del corridoio arrivi, riqualifica di alcuni bagni passeggeri ai nuovi standard.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Linate, sono proseguiti i lavori di riqualifica di alcuni bagni passeggeri nel rispetto del nuovo concept e si è proceduto alla ricollocazione e/o apertura di nuove attività commerciali.

Nel mese di maggio 2023 sono terminati i lavori per la realizzazione del nuovo hangar - Hangar X - di circa 4.700 mq, adibito al ricovero e alla manutenzione degli aeromobili di aviazione generale; sul piazzale ovest di Linate Prime il numero delle aviorimesse attualmente disponibili è pari a undici.

I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre, il cui valore netto residuo è pari a 2.327 migliaia di euro al 30 giugno 2023, 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 797 migliaia di euro.

8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni materiali dal 31 dicembre 2022 al 30 giugno 2023.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	30 giugno 2023
Valore Lordo						
Beni immobili	228.740	16.995	3.003	(118)		248.620
Impianti e macchinari	7.139	101	164	(169)		7.235
Attrezzature industriali e commerciali	46.756	350		(30)		47.076
Altri beni mobili	94.699	2.775	263	(614)		97.123
Immobilizzazioni in corso ed acconti	20.060	11.226	(12.950)			18.336
Totale valore lordo	397.394	31.447	(9.520)	(931)	0	418.390
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Beni immobili	(121.439)		(50)	100	(3.169)	(124.558)
Impianti e macchinari	(5.477)		(162)	167	(179)	(5.650)
Attrezzature industriali e commerciali	(46.285)			30	(180)	(46.436)
Altri beni mobili	(81.201)			614	(2.988)	(83.576)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(254.402)	0	(212)	911	(6.517)	(260.220)
Valore netto						
Beni immobili	107.302	16.995	2.953	(18)	(3.169)	124.062
Impianti e macchinari	1.663	101	2	(2)	(179)	1.585
Attrezzature industriali e commerciali	471	350			(180)	641
Altri beni mobili	13.498	2.775	263		(2.988)	13.547
Immobilizzazioni in corso ed acconti	20.060	11.226	(12.950)			18.336
Totale valore netto	142.994	31.447	(9.732)	(20)	(6.517)	158.172

L'investimento più significativo del primo semestre 2023 è stato perfezionato in data 19 giugno e riguarda l'area di proprietà Gezzo S.r.l.. Tale area è situata in prossimità dell'aeroporto di Linate dove insistono il parcheggio e dei terreni limitrofi. L'investimento totale, classificato tra i beni immobili, ammonta a circa 17 milioni di euro.

Gli altri investimenti hanno riguardato principalmente i lavori per la riapertura del Terminal 2 di Malpensa.

8.3 Diritto 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 2023 è pari a 13.340 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 1.295 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 2022 al 30 giugno 2023.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	30 giugno 2023
Valore Lordo					
Attrezzatura varia e minuta	4.249	363	(207)		4.405
Automezzi	11.939	264	(184)		12.019
Terreni	4.443				4.443
Totale valore lordo	20.631	627	(391)	0	20.867
Fondo ammortamento e svalutazioni					
Attrezzatura varia e minuta	(2.734)		207	(357)	(2.884)
Automezzi	(2.652)		184	(739)	(3.207)
Terreni	(1.238)			(199)	(1.437)
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(6.624)	0	391	(1.295)	(7.528)
Valore netto					
Attrezzatura varia e minuta	1.515	363		(357)	1.521
Automezzi	9.287	264		(739)	8.812
Terreni	3.205			(199)	3.006
Totale valore netto	14.008	627	0	(1.295)	13.340

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 2023	31 dicembre 2022
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(735)	(735)
Totale investimenti immobiliari netti	3.399	3.399

Movimentazione Fondo Ammortamento

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
Valore iniziale	(735)	(733)
Ammortamenti		(2)
Valore finale	(735)	(735)

8.5 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione dal 31 dicembre 2022 al 30 giugno 2023 della voce "Partecipazioni in società collegate":

Partecipazioni in società collegate

(in migliaia di euro)	Movimentazione					30 giugno 2023
	31 dicembre 2022	Riclassifica IFRS 5	Incrementi / (decrementi)	Distribuzione dividendi	Aumento di capitale	
SACBO SpA	45.420		2.863	(966)		47.317
Dufrital SpA	13.486		1.844	(2.001)		13.329
Disma SpA	2.922		13			2.935
Malpensa Logistica Europa SpA *	6.626	(6.626)				0
Areas Food Services Srl	3.194		640		1.485	5.319
Airport Handling SpA	10.530		(68)	(1.500)		8.962
Totale	82.178	(6.626)	5.292	(4.467)	1.485	77.862

(*) Partecipazione destinata alla vendita riclassificata al 30 06 2023 tra le "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

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 2023 ammonta a 77.862 migliaia di euro rispetto a 82.178 migliaia di euro al 31 dicembre 2022.

Il capitale sociale di Areas Food Services S.r.l. è stato aumentato da euro 746.700 a euro 1.500.000 (rimane invariata la quota di partecipazione di SEA al 40%). L'operazione rientra nel più ampio obiettivo strategico di SEA di valorizzare il comparto food&beverage avendo anche un governo diretto sulla qualità del servizio erogato al fine di migliorare la *passenger experience*.

Ai sensi dell'IFRS 5, come già descritto, la partecipazione in Malpensa Logistica Europa al 30 giugno 2023 è classificata tra le "Attività destinate alla vendita".

8.6 Altre Partecipazioni

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

Ragione Sociale	% Possesso	
	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
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 2023
	31 dicembre 2022	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:

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
Imposte anticipate attive	104.298	118.092
Imposte differite passive	(6.031)	(6.323)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	98.267	111.768

La movimentazione delle imposte differite attive nette nei primi sei mesi del 2023 è di seguito riepilogata:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	(Rilascio) / accantonamento a conto economico	(Rilascio) / accantonamento a patrimonio netto	30 giugno 2023
Imposte anticipate attive	118.092	(13.636)	(158)	104.298
Imposte differite passive	(6.323)	292		(6.031)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	111.768	(13.344)	(158)	98.267

Le imposte differite attive si riducono di 13.502 migliaia di euro passando da 111.768 a 98.267 migliaia di euro. La variazione è da ricondurre principalmente all'effetto di riassorbimento di 14.531 migliaia di euro delle imposte anticipate iscritte sulle perdite fiscali pregresse.

8.8 Altri crediti non correnti

Gli altri crediti non correnti, pari a 60.496 migliaia di euro al 30 giugno 2023 (60.496 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), si riferiscono principalmente all'attività relativa all'indemnification right connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

8.9 Rimanenze

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

Rimanenze

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.527	2.874
Fondo obsolescenza magazzino	(972)	(1.316)
Totale Rimanenze	1.555	1.558

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

Al 30 giugno 2023 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 2023, a 972 migliaia di euro (1.316 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

8.10 Crediti commerciali

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
Crediti commerciali verso clienti	123.193	109.402
Crediti commerciali verso imprese collegate	18.343	13.226
Totale crediti commerciali netti	141.536	122.628

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 la conseguenza dei maggiori volumi di traffico gestiti.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate 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 2023	31 dicembre 2022
Fondo iniziale	(103.414)	(124.331)
(Incrementi)/scioglimenti	(1.290)	5.688
Utilizzi	285	15.229
Totale fondo svalutazione crediti commerciali	(104.419)	(103.414)

Gli accantonamenti netti ammontano a 1.290 migliaia di euro e sono legati alla valutazione del rischio della Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito come previsto dall'IFRS 9.

8.11 Crediti per imposte e altri crediti correnti

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

Crediti per imposte e altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
Crediti per imposte	1.739	4.769
Altri crediti correnti	11.730	6.853
Totale crediti per imposte e altri crediti correnti	13.469	11.622

Si precisa che nel primo semestre 2023, il Gruppo ha beneficiato del contributo, pari a 2.280 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo sotto forma di un credito di imposta, alle imprese non energivore, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di energia elettrica durante il I e II trimestre 2023. Il credito residuo, pari a 414 migliaia di euro, sarà utilizzato nel secondo semestre 2023.

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

Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
Altri crediti	6.019	3.683
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	1.336	897
Anticipi verso compagnie assicurative	994	865
Crediti per incassi vari	1.380	966
Crediti per dividendi da incassare	2.001	442
Totale altri crediti correnti	11.730	6.853

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 11.730 migliaia di euro al 30 giugno 2023 (6.853 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) e si compone delle voci sotto descritte.

La voce "Altri crediti" pari a 6.019 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 nell'esercizio, ma di competenza di quello successivo.

I crediti per incassi vari, pari a 1.380 migliaia di euro al 30 giugno 2023, 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.

I crediti per dividendi da incassare, iscritti al 30 giugno 2023 per 2.001 migliaia di euro, sono relativi ai dividendi deliberati dall'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di Dufrital S.p.A.. I crediti per dividendi da incassare, iscritti al 31 dicembre 2022 per 442 migliaia di euro, relativi ad Airport Handling, sono stati incassati nel mese di febbraio 2023.

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 2023	31 dicembre 2022
Depositi bancari e postali	67.427	160.269
Denaro e valori in cassa	63	72
Totale	67.490	160.341

La liquidità disponibile al 30 giugno 2023 è in diminuzione di 92.851 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022.

Nonostante la favorevole dinamica del cash-flow operativo, che ha permesso di finanziare gli investimenti e il servizio del debito, sull'andamento del livello di liquidità ha impattato (i) il pagamento a giugno 2023 del debito relativo alla seconda tranche del dividendo straordinario deliberato dall'Assemblea del 30 settembre 2019 e pari a 84,7 milioni di euro, il cui cash-out era stato sospeso durante il periodo pandemico, e (ii) il rimborso anticipato di 25 milioni di euro relativi alla parte residua dei term loans bancari a tasso variabile sottoscritti nel 2021 per far fronte ai fabbisogni della pandemia Covid-19, al fine di ottimizzare la struttura finanziaria del Gruppo SEA in un contesto di mercato caratterizzato da tassi in crescita.

La composizione della liquidità al 30 giugno 2023 si riferisce a depositi bancari e postali liberamente disponibili per 67.325 migliaia di euro (160.166 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), depositi bancari non disponibili per 102 migliaia di euro (in linea con il 31 dicembre 2022), denaro e valori in cassa per 63 migliaia di euro (72 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

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

8.13 Patrimonio Netto

Al 30 giugno 2023 il capitale sociale della SEA S.p.A. ammonta a 27.500 migliaia di euro ed è costituito da 250.000.000 di azioni, pari ad 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 S.p.A. e il patrimonio netto di consolidato.

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2022	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 30 giugno 2023
Bilancio della Capogruppo	276.971		500	62.430	339.901
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	7.818	(4)		(2.020)	5.794
Rettifiche per valutazione equity collegate	63.042			1.600	64.642
Altre scritture di consolidamento	(4.963)			114	(4.849)
Bilancio Consolidato	342.867	(4)	500	62.124	405.487

In data 28 aprile 2023 l'assemblea della Capogruppo ha approvato il Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2022 di SEA S.p.A., redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS, destinando l'utile dell'esercizio 2022 pari a Euro 194.918.804,50 nel seguente modo:

- euro 120.366.865,50 a totale copertura della perdita dell'esercizio 2020;
- euro 74.551.939,00 a Riserva Straordinaria.

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 2022	Accantona- menti	(Utilizzi)	(Scioglimenti)	30 giugno 2023
Fondo di ripristino e sostituzione	200.676	10.454	(13.767)		197.363
Fondo oneri futuri	28.448	192	(720)	(72)	27.848
Totale fondo rischi e oneri	229.124	10.646	(14.487)	(72)	225.211

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 197.363 migliaia di euro al 30 giugno 2023 (200.676 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi. L'utilizzo dell'esercizio è principalmente dovuto agli interventi di ripristino eseguiti sulle infrastrutture di volo dell'aeroporto di Malpensa e le opere di ripristino e sostituzione propedeutiche alla riapertura del Terminal 2 di Malpensa. Si riporta di seguito il dettaglio della movimentazione del fondo per oneri futuri:

Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2022	Accantona- menti	(Utilizzi)	(Scioglimenti)	30 giugno 2023
Accantonamenti in materia di lavoro	7.654		(3)	(1)	7.650
Franchigie assicurative	518	190	(50)	(69)	589
Rischi fiscali	1.735				1.735
Fondi diversi	18.541	2	(667)	(2)	17.874
Totale fondo oneri futuri	28.448	192	(720)	(72)	27.848

La voce "Franchigie assicurative" pari a 589 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 S.p.A., per far fronte alle passività correlate al mancato versamento dell'IVA di Gruppo da parte della ex controllante per gli anni 2011 e 2012;
- 235 migliaia di euro all'importo accantonato dalla Capogruppo SEA in relazione agli avvisi di accertamento in materia di IVA (per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione sulla Gestione).

La voce "Fondi diversi" per 17.874 migliaia di euro al 30 giugno 2023 è composta nel modo seguente:

- 8.574 migliaia di euro per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 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 che la definizione del Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00 è stata ultimata nel mese di dicembre 2022 per il territorio di Linate e al momento è in corso la medesima analisi per il territorio di Malpensa. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 300 migliaia di euro (300 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) per contenziosi legali di natura diversa.

Gli utilizzi si riferiscono principalmente al pagamento degli importi per chiusura di contenziosi con sentenza sfavorevole per le società del Gruppo.

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 attuali passività potenziali.

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 2023	31 dicembre 2022
Fondo iniziale	30.942	44.036
(Proventi)/oneri finanziari	489	631
Utilizzi	(2.749)	(7.844)
(Utili) / perdite attuariali	(659)	(5.881)
Totale Fondi relativi al personale	28.023	30.942

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 2023	31 dicembre 2022
Tasso annuo di attualizzazione	3,67%	3,51%
Tasso annuo di inflazione	2,30%	2,30%
Tasso annuo di incremento TFR	3,23%	3,23%

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

8.16 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 30 giugno 2023 e al 31 dicembre 2022.

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023		31 dicembre 2022	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	20.410	173.589	22.929	208.695
Debito per oneri su finanziamento	2.388		1.634	
Debiti verso banche	22.798	173.589	24.563	208.695
Debiti verso obbligazionisti		299.189		299.026
Debiti per oneri su obbligazioni	7.595		2.388	
Passività per leasing (Debito Finanziario)	1.962	11.443	2.044	11.795
Debiti verso altri finanziatori	9.557	310.632	4.432	310.821
Totale passività correnti e non correnti	32.355	484.221	28.995	519.516

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito al 30 giugno 2023 esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, principalmente rappresentato dall'emissione obbligazionaria Bond SEA 10/2025 (espressa al costo ammortizzato) e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 48% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 10% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 giugno 2023 e al 31 dicembre 2022:

Indebitamento finanziario netto

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
A. Disponibilità Liquide	(67.490)	(160.341)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti		
D. Liquidità (A)+(B)+ (C)	(67.490)	(160.341)
E. Debito finanziario corrente	11.944	6.066
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	20.411	22.928
G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)	32.355	28.994
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	(35.135)	(131.347)
I. Debito finanziario non corrente	185.032	220.491
J. Strumenti di debito	299.188	299.026
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)	484.220	519.517
M. Totale indebitamento finanziario continuing operation (H+L)	449.085	388.170
N. Indebitamento finanziario netto Attività destinate alla vendita		
O. Totale indebitamento finanziario netto (M+N)	449.085	388.170

A fine giugno 2023 l'indebitamento finanziario netto, pari a 449.085 migliaia di euro, registra un aumento di 60.915 migliaia di euro rispetto a fine 2022, in cui era pari a 388.170 migliaia di euro.

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

- a. la dinamica di riduzione della liquidità (per approfondimenti si faccia riferimento al paragrafo "Cassa e disponibilità liquide");
- b. la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2023 sono state pari a 12.739 migliaia di euro);
- c. il rimborso anticipato di 25.000 migliaia di euro, relativi alla parte residua dei term loans bancari a tasso variabile sottoscritti nel 2021 per far fronte ai fabbisogni della pandemia Covid-19, al fine di ottimizzare la struttura finanziaria del Gruppo SEA in un contesto di mercato caratterizzato da tassi in crescita;
- d. maggiori ratei passivi sui finanziamenti per 5.960 migliaia di euro, su cui incide la dinamica di pagamento della cedola annuale del Bond 10/2025 prevista ad ottobre, e il minor costo ammortizzato per 276 migliaia di euro;
- e. minor debito per leasing per 433 migliaia di euro, derivante dal processo di ammortamento dei contratti in essere.

Le voci "Debito finanziario corrente" e "Debito finanziario non corrente" comprendono le passività per leasing, in accordo al principio contabile IFRS 16, 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 2023 ed al 31 dicembre 2022 rispettivamente a 1.962 migliaia di euro e 11.443 migliaia di euro.

Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023		31 dicembre 2022	
	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti
Attrezzatura varia e minuta	498	1.321	630	1.310
Automezzi	1.429	7.897	1.379	8.264
Terreni	35	2.225	35	2.221
Totale	1.962	11.443	2.044	11.795

Per maggiori dettagli si rimanda alla Nota "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 2023 al fine di fornire una visione d'insieme di eventuali debiti rilevanti che non si trovano riflessi nella dichiarazione sull'indebitamento e che rappresentano un'obbligazione che il Gruppo potrebbe dover soddisfare:

- i. 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 2023 è pari a 197.363 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 al 30 giugno 2023 è pari a 9 milioni di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.14;
 - fondo trattamento di fine rapporto, che al 30 giugno 2023 ammonta a 28.023 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.15;

- ii. 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.
- iii. i debiti verso fornitori includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 444 migliaia di euro (342 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e il Gruppo e pertanto non onerosi. Per maggiori dettagli si veda il paragrafo 8.18;
- iv. le garanzie e gli impegni sottoscritti dal Gruppo al 30 giugno 2023 sono descritti al paragrafo 14.

8.17 Altri debiti non correnti

Il saldo al 30 giugno 2023 è interamente imputabile alla quota non corrente dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, in data 28 settembre 2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o ordinaria). Relativamente a questa procedura 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 2023	31 dicembre 2022
Debiti verso fornitori	162.370	179.760
Acconti	2.037	2.157
Debiti verso imprese collegate	9.008	8.641
Totale debiti commerciali	173.415	190.558

I debiti commerciali 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 2023 ammontano a 2.037 migliaia di euro (2.157 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 30 giugno 2023 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 444 migliaia di euro (342 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

Per quanto riguarda i debiti verso le società collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 10 relativa ai rapporti con parti correlate.

8.19 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 13.061 migliaia di euro al 30 giugno 2023 (11.467 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), sono costituiti da:

Debiti per imposte dell'esercizio

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
Debiti IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo	3.387	3.755
Debiti per imposte dirette	4.698	6.434
Debiti IVA	4.830	1.274
Altri debiti di natura fiscale	146	4
Totale debiti per imposte dell'esercizio	13.061	11.467

8.20 Altri debiti

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

Altri debiti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2023	31 dicembre 2022
Debito verso azionisti per dividendi a breve termine	146	84.832
Servizi antincendio aeroportuali	94.700	91.591
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	46.361	41.703
Altri debiti diversi	26.095	18.851
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	12.607	17.474
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	26.787	18.684
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	11.298	12.394
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.934	2.701
Depositi cauzionali di terzi	2.561	2.176
Debiti verso altri per trattenute c/dip	148	164
Debiti verso CdA e Collegio Sindacale	62	73
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	113	84
Totale Altri debiti	223.812	290.727

Il saldo della voce "Altri debiti" evidenzia un decremento di 66.915 migliaia di euro, passando da 290.727 migliaia di euro al 31 dicembre 2022 a 223.812 migliaia di euro al 30 giugno 2023, principalmente per effetto del pagamento dei debiti verso azionisti per dividendi.

Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, 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)". La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l'esclusiva giurisdizione tributaria sono state confermate dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019. Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR Roma avanzato dalla Società, si è pronunciato a favore della giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza del dicembre 2019. La Società 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. In data 24 maggio 2022 è stata depositata la sentenza n. 6230/2022 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, con la quale sono state accolte integralmente le difese di SEA ed è stato annullato il provvedimento dell'ENAC. Con atto depositato in data 30 agosto 2022, le Amministrazioni hanno proposto appello avverso a tale sentenza.

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

La voce "Altri debiti diversi", pari a 26.095 migliaia di euro al 30 giugno 2023 (18.851 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), 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 alle liquidazioni avvenute nel primo semestre 2023 di competenze iscritte al 31 dicembre 2022, tra cui parte dei debiti iscritti a seguito dell'avvio, il 28 settembre 2022, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori che raggiungeranno, entro il 2025, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o ordinaria).

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 2023 e al 30 giugno 2022. 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*.

I ricavi di gestione del primo semestre 2022 includono contributi pubblici ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro finalizzati alla parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia, di cui 142.608 migliaia di euro attribuibili al settore Commercial Aviation e 1.493 migliaia di euro attribuibili al settore General Aviation. Tale attribuzione è stata costruita sulla base dei dati presenti nel documento di richiesta di contribuzione redatto dal Gruppo SEA e asseverato da un terzo indipendente.

Ricavi di gestione

(in migliaia di euro)	1° semestre 2023	1° semestre 2022 al netto dei Contributi pubblici ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia	1° semestre 2022
Ricavi di Gestione Commercial Aviation	326.278	246.177	388.785
Ricavi di Gestione General Aviation	8.135	7.148	8.641
Totale Ricavi di gestione	334.413	253.325	397.426

I ricavi di seguito commentati sono esposti al netto dei contributi pubblici ricevuti dallo Stato e Regione Lombardia.

Ricavi di Gestione Commercial Aviation

Nel primo semestre 2023, i ricavi *Commercial Aviation* hanno registrato un incremento di 80.101 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente riesposto al netto dei contributi precedentemente descritti. Tale variazione è ascrivibile per 41.530 migliaia di euro all'andamento del business aviation e 38.571 migliaia di euro dal business non aviation.

Ricavi di gestione Commercial Aviation

(in migliaia di euro)	1° semestre 2023	1° semestre 2022
Aviation	190.338	148.808
Non aviation	135.940	97.369
Totale Ricavi di gestione Commercial Aviation	326.278	246.177

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 2023	1° semestre 2022
Retail	56.627	36.192
Parcheggi	39.277	28.055
Cargo	9.951	8.974
Pubblicità	4.310	2.868
Servizi premium	12.076	8.057
Real estate	2.409	2.118
Servizi e altri ricavi	11.290	11.105
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	135.940	97.369

I ricavi non Aviation registrano un incremento del 39,6% rispetto al primo semestre 2022.

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

Ricavi Retail

(in migliaia di euro)	1° semestre 2023	1° semestre 2022
Shops	29.452	17.118
Food & Beverage	12.907	8.709
Car Rental	9.965	7.854
Servizi bancari	4.303	2.511
Totale Retail	56.627	36.192

Ricavi di Gestione General Aviation

Il settore General Aviation include, come anticipato, sia le attività di Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico business presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate e da agosto 2019 anche presso l'aeroporto di Malpensa. I ricavi del settore General Aviation sono pari a 8.135 migliaia di euro e registrano un incremento del 13,8% rispetto al periodo precedente al netto dei contributi pubblici ricevuti dallo Stato e da Regione Lombardia. Per il cui commento si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 10.844 migliaia di euro al 30 giugno 2022 a 15.583 migliaia di euro al 30 giugno 2023, con un incremento del 43,7%. 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 migioria 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 2023	1° semestre 2022
Salari, stipendi e oneri sociali	80.543	73.726
Trattamento fine rapporto	4.092	4.061
Altri costi del lavoro	2.329	1.806
Totale	86.964	79.593

Nel primo semestre 2023 il costo del lavoro del Gruppo è aumentato di 7.371 migliaia di Euro (+9,3%) rispetto al primo semestre 2022, passando da 79.593 migliaia di Euro a 86.964 migliaia di Euro.

L'incremento è in gran parte riconducibile al termine del ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (+8,1%) ed in via residuale allo stanziamento effettuato in previsione del rinnovo del contratto nazionale di categoria.

Il numero medio di dipendenti Full Time Equivalent passa da 2.611 del primo semestre 2022 a 2.524 del primo semestre 2023.

La tabella di seguito evidenzia il numero dei dipendenti medi FTE per categoria dei periodi gennaio-giugno 2022 e gennaio-giugno 2023:

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	1° semestre 2023	%	1° semestre 2022	%
Dirigenti	45	1,8%	44	1,7%
Quadri	257	10,2%	273	10,5%
Impiegati	1.517	60,1%	1.621	62,1%
Operai	528	20,9%	608	23,3%
Totale dipendenti subordinati	2.347	93,0%	2.546	97,5%
Dipendenti somministrati	177	7,0%	65	2,5%
Totale dipendenti	2.524	100%	2.611	100%

9.4 Materiali di consumo

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

Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	1° semestre 2023	1° semestre 2022
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	5.918	5.253
Variazione delle rimanenze	3	(66)
Totale	5.921	5.187

Al 30 giugno 2023 i costi per materiali di consumo hanno registrato un incremento di 734 migliaia di euro (+14,2%) rispetto al corrispondente periodo del 2022, passando da 5.187 migliaia di euro a 5.921 migliaia di euro, per effetto principalmente dei maggiori costi di ricambistica per attrezzature e per mezzi di carico e scarico.

9.5 Altri costi operativi

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

Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	1° semestre 2023	1° semestre 2022
Utenze	22.933	37.027
Costi di manutenzione ordinaria	16.709	12.599
Canoni pubblici	19.440	15.603
Servizi di scalo forniti da società di handling	9.156	8.773
Pulizia	7.538	7.137
Oneri tributari	4.149	4.051
Gestione parcheggi	9.377	6.764
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	4.776	4.082
Altri costi operativi	7.661	4.988
Spese di vigilanza	3.084	1.460
Servizi professionali	2.333	2.075
Costi commerciali	2.314	1.484
Assicurazioni	775	785
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	595	549
Prestazione per assistenza disabili	1.371	993
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	495	458
Minusvalenze su beni patrimoniali	25	26
Totale altri costi operativi	112.731	108.854

Nei primi sei mesi del 2023 gli altri costi operativi sono aumentati di 3.877 migliaia di euro rispetto ai primi sei mesi del 2022, passando da 108.854 migliaia di euro a 112.731 migliaia di euro. Come si evince dalla tabella tale effetto è spiegato da un lato dai maggiori volumi di traffico e di servizi ai passeggeri dall'altro dal decremento dei prezzi delle commodity.

Le "Utenze", pari a 22.933 migliaia di euro al 30 giugno 2023, registrano un decremento di 14.094 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2022. Tale voce beneficia del contributo, pari a 2.280 migliaia di euro, riconosciuto dal Governo alle imprese non energivore, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di energia elettrica, sotto forma di un credito di imposta sulle spese energetiche sostenute; il Gruppo ha iscritto tale contributo a diretta riduzione del costo al quale il contributo è associato.

La voce "Canoni pubblici" comprende i) canone concessorio verso lo stato per 15.700 migliaia di euro (11.602 migliaia di euro a giugno 2022); ii) costi per servizio antincendio negli aeroporti per 3.109 migliaia di euro (3.536 migliaia di euro a giugno 2022); iii) canone concessorio verso l'erario per servizi di sicurezza per 546 migliaia di euro (416 migliaia di euro a giugno 2022); e iv) canoni e concessioni a enti diversi per 85 migliaia di euro (49 migliaia di euro a giugno 2022).

9.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 10.232 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2022 a 14.704 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2023.

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 2023	1° semestre 2022
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	1.290	(6.888)
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	120	60
Totale accantonamenti e svalutazioni / (scioglimenti)	1.410	(6.828)

Al 30 giugno 2023 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano un saldo negativo per il conto economico pari a 1.410 migliaia di euro (saldo positivo per 6.828 migliaia di euro al 30 giugno 2022).

Nei primi sei mesi del 2023, così come nei primi sei mesi del 2022, gli "accantonamenti ai fondi per oneri futuri" mostrano un impatto non significativo sul conto economico del Gruppo.

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

Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione

(in migliaia di euro)	1° semestre 2023	1° semestre 2022
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	10.454	10.812

Gli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione pari a 10.812 migliaia di euro al 30 giugno 2022 e a 10.454 migliaia di euro al 30 giugno 2023 accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture in concessione. Nel primo semestre 2023 si è registrato, a fronte di un accantonamento pari a 10.454 migliaia di euro, un utilizzo del fondo pari a 13.767 migliaia di euro.

9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti

(in migliaia di euro)	1° semestre 2023	1° semestre 2022
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	23.381	24.334
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	6.517	6.939
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	1.295	1.249
Totale ammortamenti	31.193	32.522

Nei primi sei mesi del 2023 gli ammortamenti si riducono di 1.329 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2022, passando da 32.522 migliaia di euro a 31.193 migliaia di euro.

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 2023	1° semestre 2022 riesposto	1° semestre 2022 approvato
SACBO SpA	2.863	5.919	5.919
Dufrital SpA	1.844	738	738
Disma SpA	13	177	177
Malpensa Logistica Europa SpA*			1.071
Areas Food Services Srl	640	261	261
Airport Handling SpA	(68)	1.670	1.670
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	5.292	8.765	9.836
Altri proventi (oneri)	30		
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	5.322	8.765	9.836

(*) Partecipazione destinata alla vendita riclassificata al 30/06/2023 tra le "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

Nel primo semestre 2023 i proventi da partecipazioni ammontano a 5.322 migliaia di euro (proventi netti da partecipazioni pari a 8.765 migliaia di euro nel primo semestre 2022 riesposto).

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.

Il peggioramento dei risultati di SACBO e Airport Handling del primo semestre 2023 rispetto allo stesso periodo del 2022 è imputabile al fatto che nel 2022 ci sia stato il riconoscimento dei fondi previsti sia dalla "Legge di bilancio 2021" sia dalla Regione Lombardia.

9.11 Proventi (oneri) finanziari

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

Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	1° semestre 2023	1° semestre 2022
Utili su cambi	7	3
Interessi attivi c/c bancari	1.283	1
Interessi attivi diversi		300
Totale proventi finanziari	1.290	304
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(8.567)	(6.317)
Commissioni su finanziamenti	(1.324)	(1.652)
Perdite su cambi	(6)	(12)
Oneri finanziari su TFR	(489)	(108)
Oneri finanziari su Leasing	(135)	(128)
Altri	23	37
Totale oneri finanziari	(10.498)	(8.180)
Totale proventi (oneri) finanziari	(9.208)	(7.876)

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2023, ammontano a 9.208 migliaia di euro, in aumento di 1.332 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente.

Tale dinamica è stata determinata dalle seguenti principali componenti:

- maggiori interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine per 2.250 migliaia di euro, su cui incide (i) l'aumento del costo medio dell'indebitamento determinato dalla dinamica crescente dei tassi di interesse, parzialmente compensato (ii) dal minor ammontare del debito lordo medio di periodo, su cui incide il rimborso totale, anche anticipato, dei term loans bancari sottoscritti tra il 2020 e 2021 per far fronte alla pandemia Covid-19;
- minori Commissioni su finanziamenti per 328 migliaia di euro, su cui incide il minor debito *outstanding* e il processo di ridefinizione delle linee RCFs effettuato nel corso del 2022;
- maggiori proventi finanziari per 1.282 migliaia di euro su cui incide la negoziazione di favorevoli condizioni di remunerazione dei c/c bancari, in linea con la dinamica crescente dei tassi di interesse, sia *a vista* sia tramite prodotti di mercato monetario caratterizzati da elevata flessibilità finanziaria.

9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

Imposte

(in migliaia di euro)	1° semestre 2023	1° semestre 2022
Imposte correnti	8.040	2.986
Imposte differite/(anticipate)	13.344	3.763
Totale	21.384	6.749

Nei primi sei mesi del 2023 le imposte riducono l'utile del Gruppo per 21.384 migliaia di euro, rispetto ad un effetto negativo di 6.749 migliaia di euro al 30 giugno 2022.

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

(in migliaia di euro)	1° semestre 2023	%	1° semestre 2022 riesposto	%	1° semestre 2022 approvato	%
Utile/(Perdita) prima delle imposte	82.733		168.787		169.858	
Imposte sul reddito teoriche	19.856	24,0%	40.509	24,0%	40.766	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	(2.315)	-2,8%	(31.897)	-18,8%	(31.897)	-18,8%
IRAP	3.260	3,9%	1.114	0,7%	1.114	0,7%
Altro	583	0,7%	(2.978)	-1,9%	(3.235)	-1,9%
Totale	21.384	25,8%	6.749	4,0%	6.749	4,0%

Il Tax Rate della Semestrale Consolidata al 30 giugno 2023 tende a normalizzarsi verso un valore prossimo al nominale, in assenza delle poste "non recurring" che avevano caratterizzato il primo semestre 2022, in particolare il "Contributo Ristori Covid-19" che pur concorrendo all'utile di periodo è stato completamente detassato.

L'aliquota IRES per la Capogruppo è pari al 24%. L'aliquota IRAP per la Capogruppo SEA S.p.A. è pari a 4,2%, mentre per le altre società consolidate integralmente dal Gruppo è pari a 3,9%.

9.13 Risultato netto da attività destinate alla vendita

Il risultato netto delle attività destinate alla vendita rileva un utile pari a 775 migliaia di euro. Si rinvia per gli approfondimenti al paragrafo 6.1.

9.14 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 2023 risulta pari a euro 0,25 (risultato netto di periodo positivo per 62.122 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 30 giugno 2022 risulta pari a euro 0,66 (risultato netto di periodo positivo per 164.028 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

10. TRANSAZIONI CON LE PARTI CORRELATE

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

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

Nella seguente tabella sono riportati i saldi patrimoniali ed economici con Parti correlate al 30 giugno 2023 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 2023					
	Crediti Commerciali	Altri crediti correnti	Debiti commerciali	Altri debiti	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Attività destinate alla vendita</i>						
Malpensa Logistica Europa	1.268		1.304		3.242	(10)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>						
SACBO ^(*)	603		1.613		795	7.661
Dufrital	10.873	2.001	264		18.253	(2)
Areas Food Services Srl	2.158		970	110	6.083	2.506
Disma	75		99		123	(5)
Airport Handling	3.167		4.758		5.662	9.216
Totale parti correlate	18.144	2.001	9.008	110	34.158	19.366
Totale voce di bilancio	141.536	11.730	173.415	223.812	334.413	205.616
% sul totale voce di bilancio	12,82%	17,06%	5,19%	0,05%	10,21%	9,42%

^(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 7.661 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 2023, 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 2023				
	Partecipazioni in imprese collegate	Azionisti per dividendi	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(6.310)		(6.310)	83.169	-7,6%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	1.563		1.563	(49.334)	-3,2%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		(84.690)	(84.690)	(126.686)	66,9%

Le transazioni con le Parti correlate, nel periodo chiuso al 30 giugno 2023, 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 Areas Food Services);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (Areas Food Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- 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 2022					
	Crediti Commerciali	Crediti finanziari correnti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)	Proventi finanziari
<i>Imprese controllate</i>						
SEA Energia	1.050	34.028	22.811	1.168	35.591	300
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>						
SACBO ^(*)	234		2.461	363	5.340	
Dufrital	7.468		174	11.057		
Malpensa Logistica Europa	1.219		1.141	2.403	(10)	
SEA Services	841		1.404	1.687	1.529	
Disma	69		90	111	(2)	
Airport Handling	4.957		6.074	5.682	8.757	
Totale parti correlate	15.838	34.028	34.155	22.471	51.205	300
Totale voce di bilancio	141.429	34.028	181.874	397.426	193.634	304
% sul totale voce di bilancio	11,20%	100,00%	18,78%	5,65%	26,44%	98,68%

^(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 5.340 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate per il periodo chiuso al 30 giugno 2022, 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 2022				
	Partecipazioni in imprese collegate	Altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(4.674)	13.302	8.628	199.876	4,3%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento		1.757	1.757	(16.614)	-10,6%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		(13.486)	(13.486)	(198.101)	6,8%

11. 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 2023 per il Consiglio di Amministrazione sono pari a 361 migliaia di euro (333 migliaia di euro al 30 giugno 2022).

12. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nel periodo chiuso al 30 giugno 2023 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 133 migliaia di euro (125 migliaia di euro al 30 giugno 2022).

13. IMPEGNI E GARANZIE

13.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 29.204 migliaia di euro al 30 giugno 2023 (44.766 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), 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 2023	31 dicembre 2022
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	19.755	31.338
Interventi relativi alla realizzazione di un nuovo hangar presso lo scalo di Linate Prime	317	4.243
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	4.045	4.755
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	1.735	1.966
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	2.364	1.169
Interventi manutenzione straordinaria per opere civili ed impiantistiche aviazione generale	989	1.295
Totale impegni per progetto	29.204	44.766

13.2 Garanzie

Al 30 giugno 2023 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari ciascuna a 33.797 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 31.000 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- due fidejussioni per un totale di 2.268 migliaia di euro, a favore di European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) per progetti co-finanziati dall'Unione Europea;
- 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;
- 536 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

14. STAGIONALITÀ

Il *business* del Gruppo è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo estivo e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali.

15. 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 2023*".

16. ATTIVITÀ POTENZIALI

Con riferimento alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano, confermata dalla Corte d'Appello di Milano con sentenza n. 331/2017 in materia di diritti aeroportuali, in data 5 aprile 2023 è stata pubblicata l'Ordinanza della Corte di Cassazione n. 9406/2023 con la quale la Corte ha dichiarato inammissibile il ricorso del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ha condannato il Ministero al pagamento delle spese processuali. A seguito della richiesta sono state avviate interlocuzioni con il Ministero per concordare le modalità ed i tempi di pagamento delle somme richieste in virtù della sentenza di Cassazione, nonché degli ulteriori importi relativi al mancato adeguamento ISTAT per gli anni successivi al 2005.

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2023".

17. 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 2023 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

18. EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "*Primo semestre 2023: eventi di rilievo*".

19. ALTRE INFORMAZIONI

In data 28 aprile 2023 l'assemblea della Capogruppo SEA ha approvato il bilancio esercizio 2022 destinando l'utile dell'esercizio 2022 pari a Euro 194.918.804,50 nel seguente modo:

- a. Euro 120.366.865,50 a totale copertura della perdita dell'esercizio 2020,
- a. Euro 74.551.939,00 a Riserva Straordinaria.

20. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL PERIODO

Cessione della partecipazione in Malpensa Logistica Europa (MLE)

In data 4 luglio 2023 SEA S.p.A. e BCUBE Air Cargo S.p.A hanno perfezionato l'accordo per la cessione della partecipazione di minoranza nella società Malpensa Logistica Europa S.p.A., detenuta, sino alla data, da SEA S.p.A..

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli



Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

**Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno
2023**

**Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio
consolidato semestrale abbreviato**



EY S.p.A.
Via Meravigli, 12
20123 Milano

Tel: +39 02 722121
Fax: +39 02 722122037
ey.com

Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

Agli Azionisti della
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dalla situazione patrimoniale - finanziaria consolidata, dal conto economico consolidato, dal conto economico consolidato complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note esplicative della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A. e controllate (Gruppo SEA) al 30 giugno 2023. 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. E' 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 2023 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.



Altri aspetti

Il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 e il bilancio consolidato semestrale abbreviato per il periodo chiuso al 30 giugno 2022 sono stati rispettivamente sottoposti a revisione contabile e a revisione contabile limitata da parte di un altro revisore che, in data 12 aprile 2023, ha espresso un giudizio senza modifica sul bilancio consolidato, e in data 28 luglio 2022, ha espresso delle conclusioni senza modifica sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Milano, 28 luglio 2023

EY S.p.A.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Paolo Zocchi', is written over the printed name and title.

Paolo Zocchi
(Revisore Legale)



L'attenzione del Gruppo SEA alla tutela dell'ambiente ha determinato, attraverso l'adozione di specifiche iniziative, la riduzione significativa delle emissioni di CO₂.

Milano Malpensa e Milano Linate confermano anche nel 2022 le loro *performance* di eccellenza europea aumentando il livello da *Neutrality* a *Transition* (nuovo livello massimo recentemente introdotto) nell'ambito dell'iniziativa *Airport Carbon Accreditation*."

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

