

2

0

2

2

RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 2022

# REPORT





# Sommario

---

## SOMMARIO

<b>2</b>	<b>Dati di sintesi e informazioni generali</b>
3	Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società
4	Organi sociali
5	I numeri del Gruppo SEA
<b>8</b>	<b>Relazione sulla Gestione</b>
9	Primo semestre 2022: eventi di rilievo
11	Climate change
12	Quadro economico di riferimento
15	Quadro normativo e regolamentare di riferimento
16	Commento ai risultati economico patrimoniali e finanziari
27	Indicatori Alternativi di Performance
28	Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2022
29	Evoluzione prevedibile della gestione
31	Andamento operativo - Analisi di settore
34	Risk Management Framework
39	Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2022
46	Altre informazioni
51	Sistema di Corporate Governance
<b>55</b>	<b>Gruppo SEA - Bilancio Consolidato semestrale abbreviato</b>
56	Prospetti contabili consolidati
60	Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato
106	Relazione di revisione contabile limitata sul Bilancio Consolidato semestrale abbreviato

**DATI DI SINTESI**

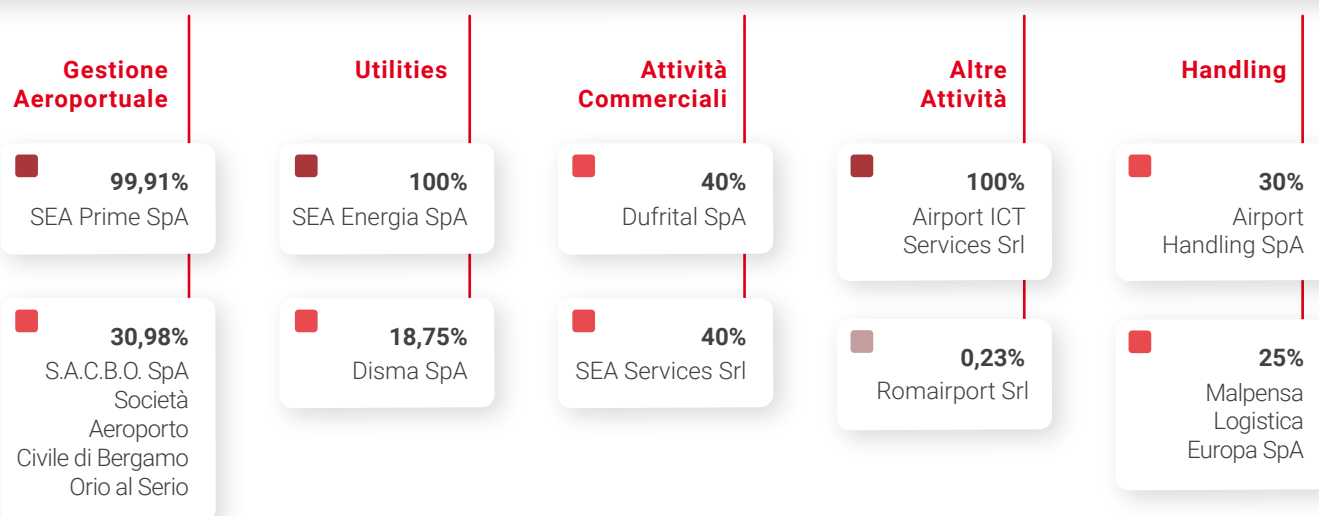
**E INFORMAZIONI**

**GENERALI**

## STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

### PARTECIPAZIONI DI SEA SPA AL 30 GIUGNO 2022

#### SEA 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<sup>(4)</sup>

---

**Amministratore Delegato e Direttore Generale**

Armando Brunini

---

**Amministratori**

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

### COLLEGIO SINDACALE

(triennio 2022/2024 nominato dall'Assemblea del 3 maggio 2022)

---

**Presidente**

Paola Noce

---

**Sindaci effettivi**

Stefania Chiaruttini  
Luigi Di Marco  
Stefano Giuseppe Giussani  
Felice Morisco

---

**Sindaci supplenti**

Daniele Angelo Contessi  
Federica Mantini

### SOCIETÀ DI REVISIONE

**Deloitte & Touche SpA**

<sup>(1)</sup> Vice Presidente non esecutivo

<sup>(2)</sup> Membro del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

<sup>(3)</sup> Membro del Comitato Remunerazione e Nomine

<sup>(4)</sup> Membro del Comitato Etico

<sup>(5)</sup> Membro dell'Organismo di Vigilanza

## I NUMERI DEL GRUPPO SEA

### PREMESSA

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2022 è costituita dalla Relazione sulla Gestione e dal Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022. Il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, redatto in migliaia di euro, viene comparato con il Bilancio Consolidato abbreviato del semestre precedente e con il Bilancio Consolidato dell'esercizio precedente ed è costituito dai Prospetti contabili (Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata, Conto Economico Consolidato, Conto Economico Consolidato complessivo, Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato, Rendiconto Finanziario Consolidato) e dalle Note Esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2022 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 2021. Nella redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2021, opportunamente aggiornati come indicato nelle note al Bilancio Consolidato semestrale.

## SINTESI DEI RISULTATI DEL GRUPPO SEA

### Dati Economici

In linea con il principio IFRS 5, a seguito della decisione della Capogruppo di cedere il 100% della società SEA Energia, il business Energy è stato trattato come Attività in dismissione (Discontinued Operations), pertanto, nel conto economico del 1° semestre 2022 e, ai fini comparativi del 1° semestre 2021, le voci di ricavi e proventi e di costi sono stati riclassificati nella voce "Risultato netto da Attività destinate alla vendita". I ricavi, i margini e il risultato sono comprensivi dei contributi pubblici ricevuti nel corso del primo semestre 2022 da Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro, finalizzati alla parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia.

(in migliaia di euro)	1° semestre 2022	1° semestre 2021 riesposto	Variazione	1° semestre 2021 approvato
Ricavi	408.270	113.070	295.200	121.567
EBITDA <sup>(1)</sup>	204.404	(26.277)	230.681	(23.507)
Risultato operativo	167.898	(80.503)	248.401	(79.182)
Risultato prima delle imposte	169.858	(97.087)	266.945	(96.122)
Risultato netto da attività destinate alla vendita	920	701	219	n.a.
Risultato netto del Gruppo	164.028	(73.960)	237.988	(73.960)

<sup>(1)</sup> 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 2022	31 dicembre 2021	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.337.487	1.344.898	(7.411)
Capitale circolante (B)	(205.602)	(192.242)	(13.360)
Fondi rischi e oneri (C)	(217.081)	(213.112)	(3.969)
Fondi relativi al personale (D)	(36.815)	(44.036)	7.221
Altri debiti non correnti (E)	(84.736)	(84.736)	0
<b>Capitale investito netto (A+B+C+D+E)</b>	<b>793.253</b>	<b>810.772</b>	<b>(17.519)</b>
Patrimonio netto di Gruppo	324.376	155.906	168.470
Patrimonio netto di terzi	29	31	(2)
Indebitamento finanziario netto <sup>(2)</sup>	468.848	654.835	(185.987)
<b>Totale fonti di finanziamento</b>	<b>793.253</b>	<b>810.772</b>	<b>(17.519)</b>

<sup>(2)</sup> 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

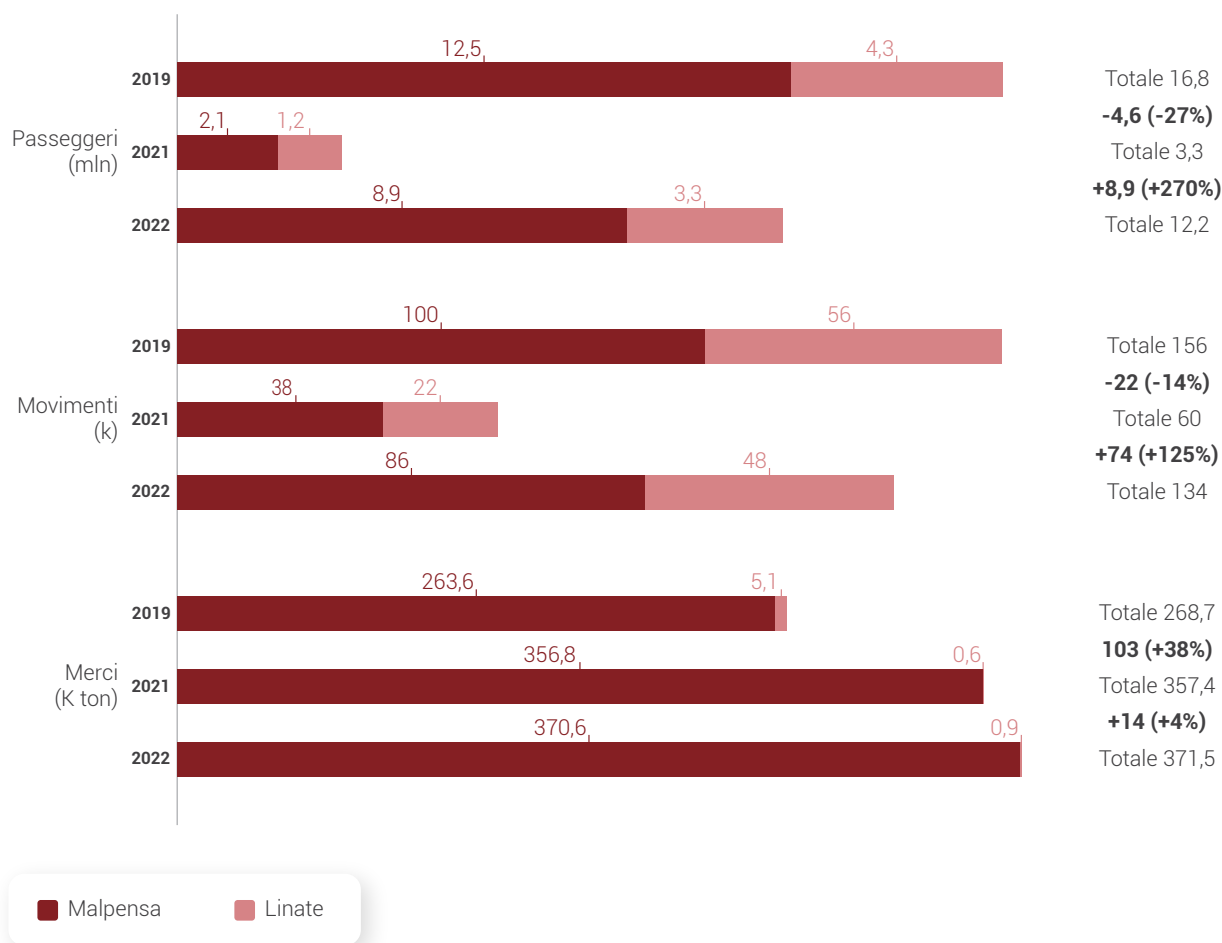
(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	25.095	49.909	(24.814)

### Altri Indicatori

	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
HDC (a fine periodo)	2.774	2.682



### Traffico primo semestre (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



Non si ritiene opportuno effettuare un confronto con il primo semestre 2020 in quanto lo stesso è stato caratterizzato da diversi fenomeni, di seguito esposti, che rendono il confronto non consistente:

- 1) Misure di contenimento imposte dai governi nazionali a partire dal mese di marzo (restrizioni agli spostamenti e lock-down);
- 2) Volumi minimi di traffico passeggeri gestiti nei mesi da marzo a giugno, legati soprattutto ai voli di emergenza e sanitari mentre i primi due mesi sono stati caratterizzati dalla normale stagionalità del business;
- 3) Diverso assetto aeroportuale. Dalla seconda metà del mese di marzo 2020 sono stati chiusi il Terminal 1 di Malpensa e l'aeroporto di Linate e tutto il traffico è stato gestito al Terminal 2 sino al 15 giugno quando è stato riaperto il Terminal 1 e chiuso il Terminal 2. L'attività nell'aeroporto di Linate è stata riavviata il 14 luglio 2020.

Pertanto, nella presente relazione le analisi di scostamento dei dati di traffico del primo semestre 2022 avranno come riferimento il primo semestre 2021 e il primo semestre 2019, quale ultimo esercizio prima della pandemia da Covid-19.

Relazione

— RELAZIONE SULLA

GESTIONE

gestione

## PRIMO SEMESTRE 2022: EVENTI DI RILIEVO

### Pandemia da Covid-19 (Coronavirus)

Nei primi mesi del 2022 i paesi europei hanno visto la ripresa della pandemia da Covid-19 che ha raggiunto in quel periodo il picco di quell'ondata di contagi.

Nei mesi estivi, a differenza di quanto accaduto negli anni precedenti e nonostante molte attività vengano svolte all'aperto si conferma una fase epidemica acuta caratterizzata da un forte aumento dell'incidenza dei contagi e da una trasmissibilità al di sopra della soglia epidemica. L'elevata copertura vaccinale, il completamento dei cicli di vaccinazione ed il mantenimento di una elevata risposta immunitaria attraverso la dose di richiamo, con particolare riguardo alle categorie indicate dalle disposizioni ministeriali, hanno mitigato in parte l'impatto clinico dell'epidemia.

Nel corso del primo semestre 2022, SEA ha continuato ad indirizzare la propria azione di contrasto alla pandemia, agendo su più fronti. Per ciascuno di questi, le azioni sono state definite e adottate sulla base delle norme, delle linee di indirizzo e delle best practices che regolano e caratterizzano ogni particolare ambito, anche nel rispetto di quanto previsto dalla Carta dei servizi, documento completamente aggiornato nel corso del primo semestre 2022 e che mantiene una sezione dedicata alle misure di contrasto al Covid-19.

Sono così stati costantemente aggiornati, sulla base delle normative vigenti e degli aspetti correlati all'operatività degli scali e allo sviluppo del traffico, i seguenti Protocolli:

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

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

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

Il Gruppo SEA ha mantenuto il medesimo assetto aeroportuale con cui aveva chiuso il 2021, sono stati operativi l'aeroporto di Linate, il Terminal 1 di Malpensa e Cargo City. L'attività commerciale sia per quanto riguarda gli shop sia per quanto riguarda l'offerta food&beverage si è sviluppata per soddisfare le esigenze della nuova clientela, molto più caratterizzata rispetto alla precedente dalle destinazioni Schengen, mancando ancora in larga parte quelle extra Schengen.

Per l'esercizio 2022, visto l'allentarsi delle restrizioni al viaggio e l'incremento del traffico registrato, SEA ha sospeso le misure di sollievo concesse ai tenants nel 2020 e nel 2021.

### Conflitto russo-ucraino

All'alba del 24 febbraio il presidente russo ha ordinato l'invasione dell'Ucraina. L'escalation è avvenuta dopo la decisione di Mosca di riconoscere come indipendenti i territori ucraini controllati dai separatisti delle "Repubbliche popolari" di Donetsk e Lugansk nel Donbass. Il voto all'undicesima sessione d'emergenza dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite (UNGA) sulla risoluzione sull'aggressione russa dell'Ucraina ha sancito un forte isolamento internazionale per Mosca: solo 4 paesi (Siria, Eritrea, Bielorussia e Corea del Nord) si sono schierati apertamente con Mosca votando contro la risoluzione, contro i 141 paesi che invece l'hanno approvata. Attualmente i Paesi dell'Unione Europea e dell'America stanno agendo imponendo sanzioni alla Russia. Nel febbraio 2022 l'UE ha vietato ai vettori russi di ogni tipo

di accedere ai suoi aeroporti e di sorvolare il suo spazio aereo. Di conseguenza gli aerei immatricolati in Russia o altrove e presi a noleggio o in leasing da un cittadino o un'entità russa non possono atterrare in nessun aeroporto dell'UE e non possono sorvolare i paesi dell'UE. Sono inclusi nel divieto gli aerei privati, ad esempio i jet d'affari privati. Ciò comporta cancellazioni di voli e sospensione del traffico aereo tra la Federazione Russa e i Paesi dell'UE, inclusa l'Italia. Stessa misura è stata adottata da Stati Uniti e Canada. Inoltre, l'UE ha vietato l'esportazione verso la Russia di beni e tecnologie nei settori aeronautico e spaziale. Gli Stati Uniti, il Canada e il Regno Unito hanno imposto restrizioni analoghe. Di conseguenza le compagnie aeree russe non possono acquistare aeromobili, pezzi di ricambio o equipaggiamenti per la loro flotta e non possono effettuare le necessarie riparazioni o ispezioni tecniche. Poiché l'attuale flotta aerea commerciale russa è stata costruita per tre quarti nell'UE, negli USA o in Canada, con il tempo il divieto comporterà probabilmente il fermo operativo di una parte significativa della flotta russa dell'aviazione civile, anche per i voli nazionali.

In aggiunta, dal 24 febbraio, Eurocontrol ed EASA hanno dichiarato a rischio le aree interessate dal conflitto e ne hanno interdetto il sorvolo.

L'importanza dei settori di rete interessati dal conflitto e dalle restrizioni risulta limitata per SEA, pertanto l'azzeramento dei collegamenti con tali Paesi non ha generato impatti rilevanti sul traffico del primo semestre 2022.

Inoltre, l'esposizione della società nei confronti di vettori russo/ucraini è minima.

Nonostante l'impatto dei provvedimenti di restrizione sia marginale per il business, la Società monitora costantemente gli sviluppi del conflitto.

### **Incasso dei fondi previsti dalla "Legge di bilancio 2021"**

A seguito del completamento dell'iter previsto dal decreto 25 novembre 2021 pubblicato in G.U. il 28 dicembre 2021, è stato erogato, in data 20 maggio 2022, il saldo pari al restante 50% della somma richiesta (67,8 milioni di euro). L'acconto pari a 67,8 milioni di euro era stato erogato in data 8 marzo 2022.

### **Incasso dei fondi previsti dalla delibera della Giunta di Regione Lombardia**

In data 9 giugno 2022 è stato erogato il contributo previsto dalla sopracitata delibera a sostegno degli aeroporti lombardi di interesse nazionale appartenenti alle reti TEN-T e pari per SEA Spa a 8,5 milioni di euro.

### **Riconoscimento "ACI World's Voice of the Customer" di ACI World**

Milano Linate e Milano Malpensa hanno ricevuto l'"ACI World's Voice of the Customer", il riconoscimento di ACI World (Airports Council International) che premia gli aeroporti che, nel corso del 2021, hanno dato priorità, nel difficile momento della pandemia, all'ascolto dei propri passeggeri per offrire loro un'esperienza sicura, piacevole e sempre più in linea con le nuove esigenze di viaggio.

### **SEA firma l'impegno per un cielo europeo più sicuro, digitale e green**

In data 5 maggio, a Bruxelles, in occasione del programma SESAR 3 Joint Undertaking, SEA, insieme agli altri membri fondatori, ai rappresentanti delle istituzioni europee e agli stakeholder chiave, ha sottoscritto l'impegno per una nuova partnership che ha l'obiettivo di accelerare, attraverso la ricerca e l'innovazione, il raggiungimento di un Digital European Sky, più inclusivo, resiliente e sostenibile, confermando così il proprio impegno per il raggiungimento di un trasporto aereo più sostenibile in direzione del cosiddetto Single European Sky, progetto che ha come obiettivo migliorare e rendere più efficiente, competitivo e sicuro il traffico aereo, riducendone la frammentazione che segue i confini degli stati nazionali.

### **Protocollo d'Intesa del progetto di Masterplan di Malpensa 2035**

In data 6 giugno 2022 è stato sottoscritto da SEA, Regione Lombardia, comuni del CUV e Enac, il protocollo d'intesa del progetto Masterplan di Malpensa 2035 con il quale si definiscono i futuri scenari di sviluppo del traffico dello scalo, i fabbisogni infrastrutturali necessari a rispondere alla crescita del traffico e l'assetto degli interventi previsti e le opere di mitigazione e compensazione ambientale.

## CLIMATE CHANGE

In coerenza con le iniziative comunitarie finalizzate al contrasto del cambiamento climatico, SEA ha intrapreso un percorso di decarbonizzazione che ha già portato all'ottenimento della certificazione ACA4+. Tale percorso prevede anche il raggiungimento dell'obiettivo "Net Zero 2030", che richiede il sostanziale azzeramento delle emissioni dirette (scope 1 e scope 2).

L'eterogeneità e la molteplicità di competenze richieste per la progettazione e l'esecuzione delle iniziative necessarie a raggiungere questo ambizioso obiettivo richiedono un approccio integrato che ne assicuri la corretta programmazione ed esecuzione, a tale scopo, nel mese di giugno 2022, è stato costituito un gruppo di lavoro multidisciplinare, definito Net Zero Team, che assicura:

- la definizione e la comunicazione di una roadmap chiara e condivisa delle iniziative, già avviate e di futura attivazione, in base alle linee guida espresse dal Sustainability Committee ed in linea con il piano di sostenibilità di SEA;
- il program management delle iniziative in ambito di progettazione ed esecuzione;
- il presidio omogeneo delle tematiche trasversali alle diverse iniziative Net Zero 2030, quali quelle relative ad aspetti finanziari, di approvvigionamento, legali e di risk management.

## QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

A partire dal primo trimestre dell'anno il quadro congiunturale nei principali paesi avanzati si è indebolito, inizialmente per effetto del temporaneo peggioramento della pandemia e in seguito per le conseguenze dell'invasione dell'Ucraina da parte della Russia. I corsi delle materie prime energetiche, in particolare quelli del gas naturale in Europa, hanno registrato rialzi straordinariamente elevati, soprattutto in connessione con le progressive interruzioni dei flussi dalla Russia; ne ha risentito l'inflazione, che ha raggiunto nuovi massimi, raggiungendo il livello più elevato degli ultimi quarant'anni, anche sulla spinta dei prezzi dei prodotti alimentari. Le più recenti previsioni delle istituzioni internazionali anticipano per il 2022 un marcato rallentamento del ciclo economico globale e il persistere delle pressioni inflazionistiche.

La situazione dell'area dell'euro continua a risentire delle tensioni connesse con il conflitto in Ucraina. La crescita è proseguita anche nel secondo trimestre, a un tasso contenuto; la domanda interna è frenata dall'inasprimento dei rincari delle materie prime energetiche e da nuove difficoltà di approvvigionamento da parte delle imprese. L'inflazione al consumo si è portata in giugno all'8,6%, mentre si è registrato un aumento del PIL dello 0,6% nel primo trimestre del 2022 rispetto quello precedente, che è proseguito, a un tasso più modesto, anche nel secondo trimestre.

In Italia il PIL, dopo aver registrato un lieve aumento nel primo trimestre, ha accelerato la crescita in primavera, evidenziando una complessiva tenuta a fronte dell'elevata incertezza sugli sviluppi dell'invasione dell'Ucraina, delle persistenti difficoltà di approvvigionamento e dei forti rincari dei beni energetici e alimentari. La crescita del PIL è stata sostenuta dall'aumento dei consumi, degli investimenti e delle esportazioni.

La spesa delle famiglie è tornata a crescere nel secondo trimestre, soprattutto per il rialzo della spesa per servizi turistici e ricreativi. La propensione al risparmio è rimasta elevata.

Nel corso del secondo trimestre l'inflazione anche in Italia ha raggiunto i livelli più elevati dalla metà degli anni ottanta, principalmente sulla spinta degli eccezionali rincari dei beni energetici. Questi ultimi si sono gradualmente trasmessi anche ai prezzi dei beni alimentari, mentre sui prezzi di alcune categorie di servizi ha inciso, inoltre, la ripresa della domanda connessa con l'allentamento delle misure per la pandemia. Il Governo ha varato nuovi provvedimenti con l'obiettivo principale di contrastare gli effetti dell'aumento dei prezzi dei beni energetici sui bilanci di famiglie e imprese. Contestualmente, a parziale copertura degli interventi, ha ampliato il prelievo straordinario sui profitti delle società operanti nel settore dell'energia.

## TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

Anche i primi sei mesi del 2022 sono stati fortemente condizionati dalla diffusione dei contagi da Covid-19: la nuova ondata pandemica, in particolare della variante "Omicron", ha indotto i Governi nazionali ad imporre nuovamente misure restrittive agli spostamenti già dalla fine del 2021; le performance dei primi due mesi dell'anno hanno quindi confermato il rallentamento del trend di recupero del settore registrato dall'estate 2021. La minore gravità della nuova variante, anche per effetto della somministrazione di una nuova dose vaccino (cd. "booster"), ha favorito un graduale ritorno alla normalità già con l'avvio della IATA Summer Season.

L'allentamento delle misure sanitarie è stato un fattore determinante per la ripresa della fiducia nei viaggi, alla base del recupero di traffico domestico ed europeo. Dal 1° giugno 2022, il certificato vaccinale (cd. "green pass") non costituisce più titolo necessario per l'ingresso in Italia dai Paesi dell'Unione Europea e da Stati Terzi; anche per gli spostamenti intercontinentali verso America, Africa e Medio Oriente è sufficiente munirsi di un test rapido con esito negativo. Dal 15 giugno, inoltre, è venuto meno anche l'obbligo di indossare la mascherina protettiva a bordo degli aeromobili.

A questo clima di fiducia per gli spostamenti tra Europa, America, Medio Oriente e Africa, si contrappone una certa prudenza nella ripresa dei voli verso l'Estremo Oriente: nelle ultime settimane sono state registrate prime aperture con collegamenti diretti europei verso Korea, Singapore, Giappone e Australia (operati dai rispettivi vettori nazionali); permangono ancora forti limitazioni da e verso la Cina, lo Stato con il maggior potenziale per la ripresa del traffico aereo in Oriente.

Ulteriore fenomeno con impatti diretti ed indiretti sul settore del trasporto aereo a livello mondiale (e non solo) è il conflitto in essere tra Ucraina e Russia. Dalla data di avvio del conflitto (24 febbraio 2022) ed in conseguenza alle sanzioni imposte alla Russia dalla Commissione Europea e dalle Nazioni Unite, sono intervenute diverse misure, quali:

- a. chiusura dello spazio aereo dell'Ucraina per tutti i voli civili;
- b. divieto di sorvolo dello spazio aereo dell'UE per tutti gli aerei di proprietà russa e/o controllati/registrati in Russia;

- c. divieto di sorvolo dello spazio aereo russo per le compagnie aeree europee ed americane.

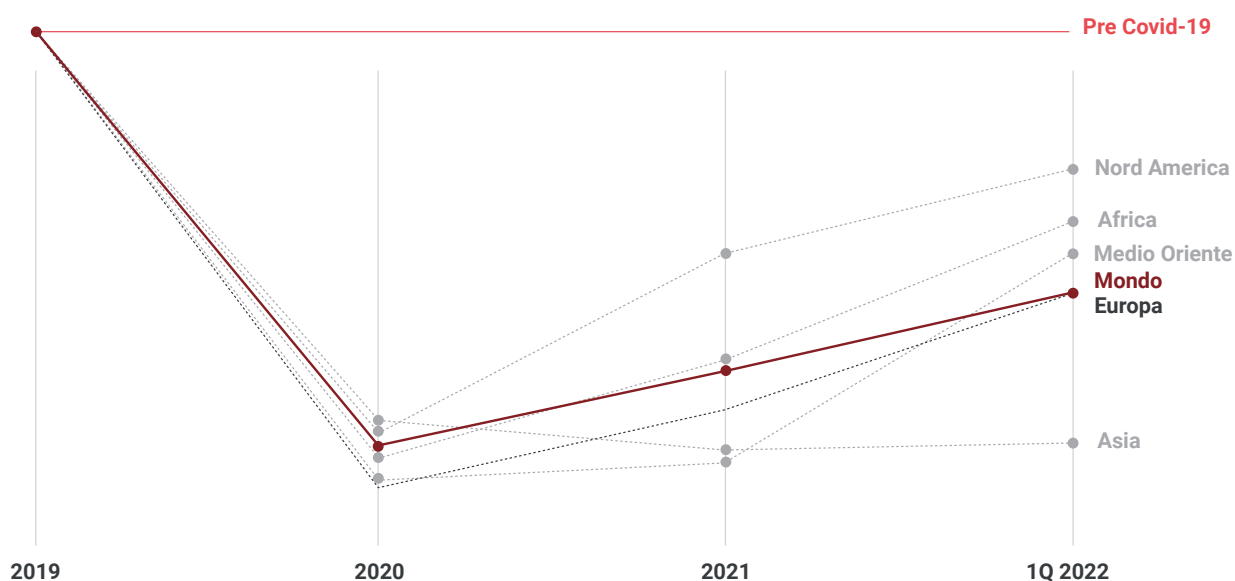
Le diverse limitazioni, in taluni casi, hanno costretto le compagnie aeree a percorrere rotte più lunghe per raggiungere una stessa destinazione e a sostenere – di conseguenza – maggiori costi operativi. Inoltre, la situazione geopolitica ha portato ad una riduzione dell'offerta di materie prime da Russia e Ucraina, con particolare riferimento alle commodities energetiche (petrolio e gas). Detto "shortage" ha portato ad un incremento generalizzato del costo delle materie prime (ivi incluso il Jet-A1 fuel), provocando un effetto domino sull'economia ed un aumento dell'inflazione. Dal punto di vista delle compagnie aeree e dei gestori aeroportuali, l'incremento del costo del carburante ha introdotto un ulteriore elemento di incertezza e di preoccupazione nei rispettivi bilanci, già duramente colpiti dalla pandemia, che ha portato ad un primo rialzo dei prezzi dei biglietti aerei nella Summer 2022.

Nonostante la concomitanza di pandemia e conflitto Russia-Ucraina, il settore del trasporto aereo si è dimostrato resiliente, come più volte accaduto in passato, a tal punto che le più recenti previsioni mostrano un'accelerazione della ripresa del traffico già sul 2022, ulteriore rispetto a quanto previsto qualche mese fa (prima dello scoppio del conflitto), con un ritorno ai volumi pre-crisi nel corso del 2024<sup>1</sup>. Già i volumi registrati nei primi mesi della Summer hanno confermato il forte recupero del traffico, anche beneficiando della ridotta inerzia delle compagnie low-cost nel modulare la propria offerta di collegamenti in risposta alle variazioni di domanda. A sostegno delle previsioni di Eurocontrol, le stesse aerolinee hanno confermato i loro obiettivi di crescita di medio termine, anche abilitati dagli ordinativi di aeromobili con consegna nel prossimo quinquennio; si tratta di aeromobili con maggiore capacità in termini di range e posti offerti ed a ridotto inquinamento acustico e atmosferico.

<sup>1</sup> Fonte: Eurocontrol "3-year Forecast June 2022" (release 1° giugno 2022)

L'evoluzione del traffico degli aeroporti mondiali (dati disponibili al 31 marzo) ben riflette gli impatti negativi che hanno caratterizzato il primo trimestre 2022, mentre non esprime il recupero registrato nei mesi successivi: il campione analizzato pari a 1.148 aeroporti (membri di ACI World) ha registrato 1,0 miliardo di passeggeri in aumento del +82% rispetto allo stesso periodo del 2021 ed in contrazione del -40% rispetto al 2019. Nel confronto per aree geografiche, sempre avendo come riferimento temporale i primi 3 mesi del 2022, il Nord America ha incrementato il numero dei passeggeri rispetto al 2021 del +91% (-21% vs. 2019), il Medio Oriente del +140% (-34% vs. 2019), l'Africa del +81% (-29% vs. 2019), l'Asia del +6% (-63% vs. 2019) ed infine l'Europa del +237% (-40% vs. 2019). Nel contesto europeo (in riferimento ai primi tre mesi 2022) l'Italia ha registrato un incremento del +403% rispetto al 2021 (-39% rispetto al 2019).

### Recupero traffico per area geografica [passeggeri]



Con riferimento al trasporto merci per via aerea, nel primo trimestre 2022 sono state movimentate a livello globale 25 milioni di tonnellate di merci, in linea con il dato 2021 (-0,3%) ed in crescita rispetto al primo trimestre del 2019 (+3,6%); a differenza del traffico passeggeri, il comparto del trasporto merci non ha infatti risentito degli effetti negativi della pandemia, ad esclusione del periodo marzo-maggio 2020. In particolare, il cargo ha beneficiato i) della complessa condizione del trasporto marittimo che ha visto aumentare il prezzo di noleggio dei container e dei ritardi sistematici in tutta la catena di approvvigionamento merci (congestione porti marittimi e dilatate operazioni di controllo legate alla pandemia) e ii) delle nuove tendenze dei consumatori orientate verso gli acquisti diretti su piattaforme on-line con conseguente sviluppo del segmento e-commerce.

Gli aeroporti con il maggior traffico merci si collocano in Asia e Nord America: tra questi emergono Hong Kong e Memphis con 1,0 milione di tonnellate ciascuno e Shanghai 0,9 milioni di tonnellate.

Infine, anche il segmento della Business and General Aviation in Europa ha confermato il trend di crescita nel numero dei movimenti rispetto al pre-crisi (+17%); in questo caso, risulta degno di nota il miglioramento delle performance tra i primi sei mesi del 2022 e lo stesso periodo 2021 (+33% dei movimenti<sup>2</sup>); la pandemia sembrerebbe infatti aver indotto cambiamenti strutturali sul comparto dell'aviazione generale, che ha beneficiato della maggiore flessibilità dei collegamenti e della migliore di sicurezza da parte dei passeggeri – quasi come prodotto sostitutivo ai collegamenti di linea.

<sup>2</sup> Fonte: WINGX "Business aviation global monitor all regions" (release giugno 2022)



## QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

### **Pubblicazione del documento di consultazione sui nuovi Modelli di Regolazione dei Diritti Aeroportuali**

Con la delibera n. 80/2022 del 12 maggio 2022 (*"Procedimento avviato con delibera n. 42/2022 – indizione della consultazione pubblica per la revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali"*) l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha pubblicato lo schema di atto di regolazione recante *"Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali"* e ha indetto una consultazione pubblica, invitando i soggetti interessati a formulare osservazioni e proposte sul documento in parola entro il 24 giugno 2022.

Successivamente, a seguito di istanze da parte delle associazioni di categoria *Assaeroporti* e *Aeroporti 2030*, l'Autorità ha prorogato al 15 luglio 2022 il termine ultimo per presentare osservazioni.

SEA ha predisposto un proprio documento contenente le osservazioni alle misure regolatorie proposte dall'Autorità.

### **Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo**

#### **Provvedimenti emanati a seguito dell'eccezionale incremento dei prezzi dei materiali da costruzione**

- Decreto Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili 11 novembre 2021 – "Rilevazione delle variazioni percentuali, in aumento o in diminuzione, superiori all'8%, verificatesi nel primo semestre dell'anno 2021, dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi".
- Decreto Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili 4 aprile 2022 – "Rilevazione delle variazioni percentuali, in aumento o in diminuzione, superiori all'8%, verificatesi nel secondo semestre dell'anno 2021, dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi".
- D.L. 17 maggio 2022, n. 50 - "Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi Ucraina" (c.d. Decreto Aiuti).

### **Assegnazione degli slot**

La normativa transitoria comunitaria in vigore per la stagione estiva 2021, estesa anche per la stagione invernale 2021, ha permesso ai vettori di conservare la titolarità su slot non utilizzati per un massimo di 50%, mentre per la stagione estiva 2022 è stata deliberata una soglia minima pari a 64% dell'utilizzo degli slot detenuti. Il tetto del 64% doveva essere provvisorio in vista di un ritorno all'80%, percentuale in vigore fino al 2019, è, invece, stato prolungato fino a ottobre 2022, in ragione del persistere della pandemia.

## COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICO PATRIMONIALI E FINANZIARI

### Principali dati di traffico del Sistema Aeroportuale di Milano

Nel corso del primo semestre 2022, il Sistema Aeroportuale di Milano, gestito dal Gruppo SEA, ha servito oltre 12,2 milioni di passeggeri, in crescita del +271% rispetto all'esercizio 2021 ed in diminuzione del -27% rispetto al 2019.

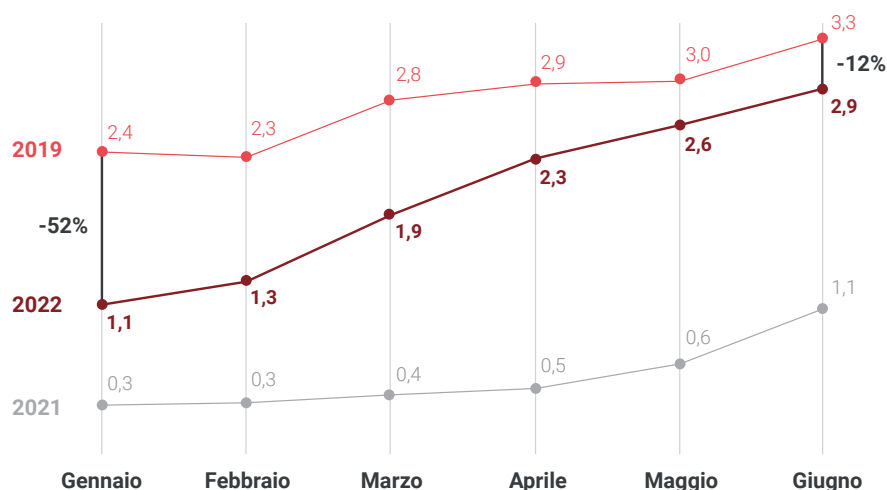
L'attività cargo nel 2021 ha raggiunto il record storico di 742 mila di tonnellate movimentate su Malpensa; nel 2022, il comparto ha continuato a crescere, sebbene con tassi più contenuti, raggiungendo nei primi sei mesi 371 mila tonnellate (+4% rispetto al 2021 e +41% rispetto al 2019).

L'aviazione generale, con oltre 15,5 mila movimenti gestiti nel primo semestre 2022, ha registrato un incremento del +52% rispetto al 2021 e del +26% rispetto al 2019.

<b>Aviazione Commerciale</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Δ %</b>	<b>2019</b>	<b>Δ %</b>
<b>Passeggeri [k]</b>	<b>12.201</b>	<b>3.286</b>	<b>+271%</b>	<b>16.780</b>	<b>-27%</b>
Linate	3.277	1.175	+179%	4.289	-24%
Malpensa	8.924	2.112	+323%	12.491	-29%
<b>Merci [k ton]</b>	<b>371,5</b>	<b>357,4</b>	<b>+4%</b>	<b>268,7</b>	<b>+38%</b>
Linate	0,9	0,6	+50%	5,1	-83%
Malpensa	370,6	356,8	+4%	263,6	+41%
<b>Movimenti [k]</b>	<b>118,6</b>	<b>49,5</b>	<b>+140%</b>	<b>143,8</b>	<b>-18%</b>
Linate	34,9	13,2	+165%	46,0	-24%
Malpensa	83,7	36,3	+130%	97,9	-14%
di cui Passeggeri	67,4	21,5	+214%	92,3	-27%
di cui Cargo	16,3	14,8	+10%	5,6	+191%
<b>Aviazione Generale</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Δ %</b>	<b>2019</b>	<b>Δ %</b>
<b>Movimenti [k]</b>	<b>15,5</b>	<b>10,2</b>	<b>+52%</b>	<b>12,3</b>	<b>+26%</b>
Linate	12,8	8,4	+53%	10,2	+25%
Malpensa	2,7	1,8	+51%	2,1	+29%

In linea con quanto accaduto a livello europeo, il traffico passeggeri di Linate e Malpensa è cresciuto a partire dal mese di marzo raggiungendo a giugno 2,9 milioni di passeggeri, l'88% del traffico 2019. Nel grafico che segue, il traffico passeggeri operato per mese.

#### Passeggeri per mese [mln] gennaio – giugno

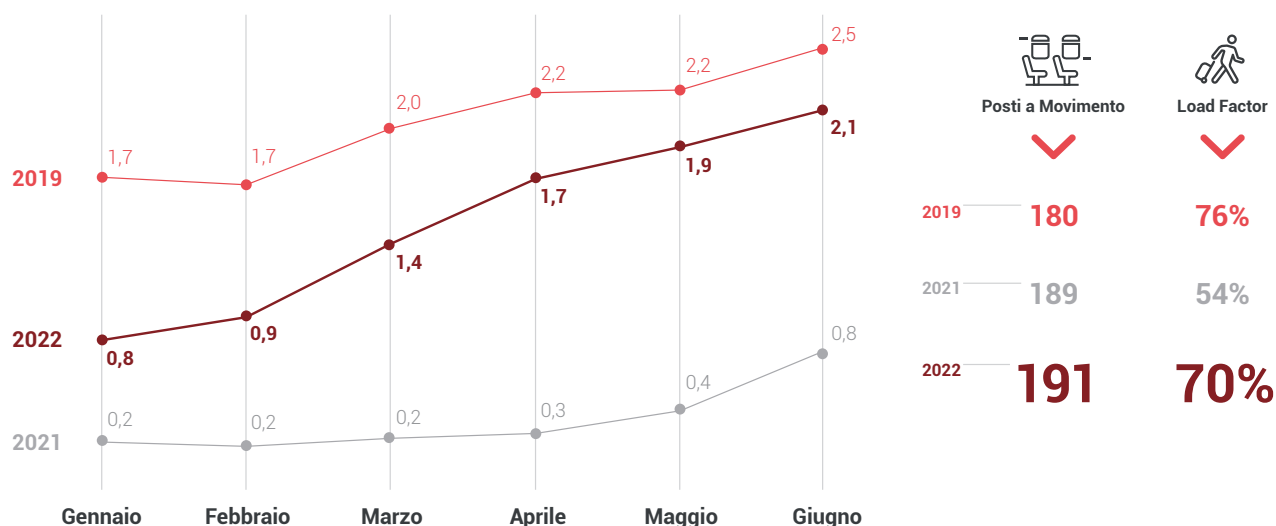


## Attività Passeggeri

### Malpensa

Nei primi sei mesi del 2022 dall'aeroporto di Malpensa sono transitati 8,9 milioni di passeggeri, con una crescita del +323% rispetto allo stesso periodo 2021 ed in contrazione del -29% rispetto al 2019. Il numero dei movimenti gestiti, pari a 67 mila, è aumentato rispetto al 2021 del +214% (-27% vs. il 2019). Risulta quindi evidente che il recupero di traffico rispetto al 2021 è solo in parte ascrivibile all'apertura/potenziamento dei collegamenti: ad influire positivamente sul volume di passeggeri è stato il maggior riempimento delle macchine (load factor medio nel primo semestre 2022 pari al 70%, rispetto al 54% del 2021), unitamente ad un aumento della dimensione degli aerei (tra il 2021 e il 2022, la capacità media degli aeromobili è passata da 189 a 191).

### Passeggeri per mese [mIn] gennaio – giugno

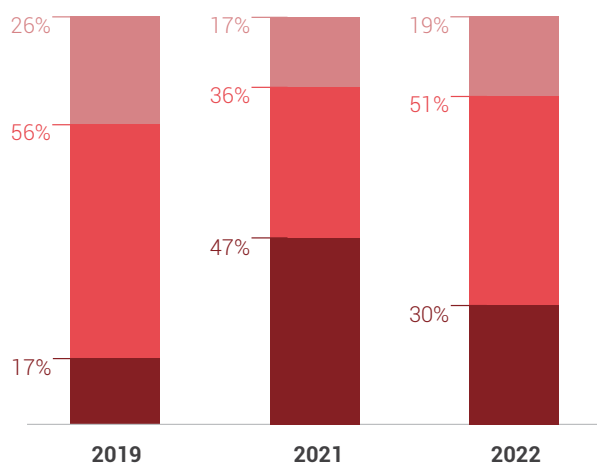


In un contesto di recupero dei volumi pre-crisi, la distribuzione delle quote di mercato per area geografica si è mantenuta sostanzialmente costante nei primi sei mesi 2022, evidenziando una marcata prevalenza di traffico internazionale, supportata anche dalla tipologia di vettori che operano sullo scalo. La prevalenza di vettori low cost ha infatti favorito i collegamenti europei e domestici che hanno generato rispettivamente il 51% e il 30% dei volumi di traffico operati da Malpensa; inoltre, il forte focus dei vettori low-cost verso destinazioni domestiche ha consentito a questo segmento di superare i volumi di traffico pre-crisi.

Di contro, il segmento intercontinentale (19% di share) si conferma essere quello maggiormente penalizzato dalla pandemia e dal conflitto: se da un lato sono stati riattivati i collegamenti verso il Nord America con un numero di vettori attivi addirittura superiore al 2019, dall'altra, nel continente asiatico permangono importanti limitazioni alla mobilità di persone.

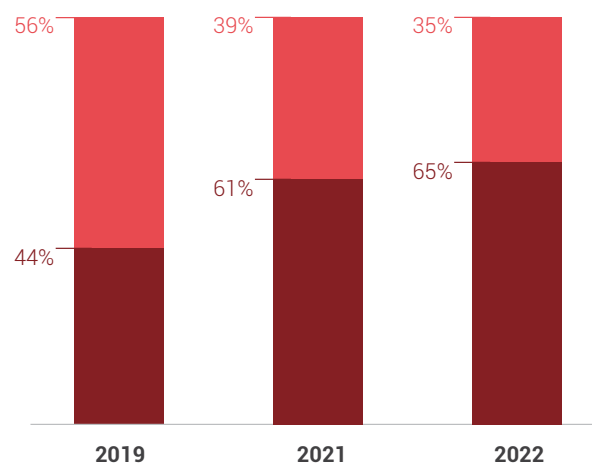
## Quote di mercato [passengeri %] gennaio – giugno

## Per area geografica



■ Domestico ■ Internazionale ■ Intercontinentale

## Per tipologia vettore



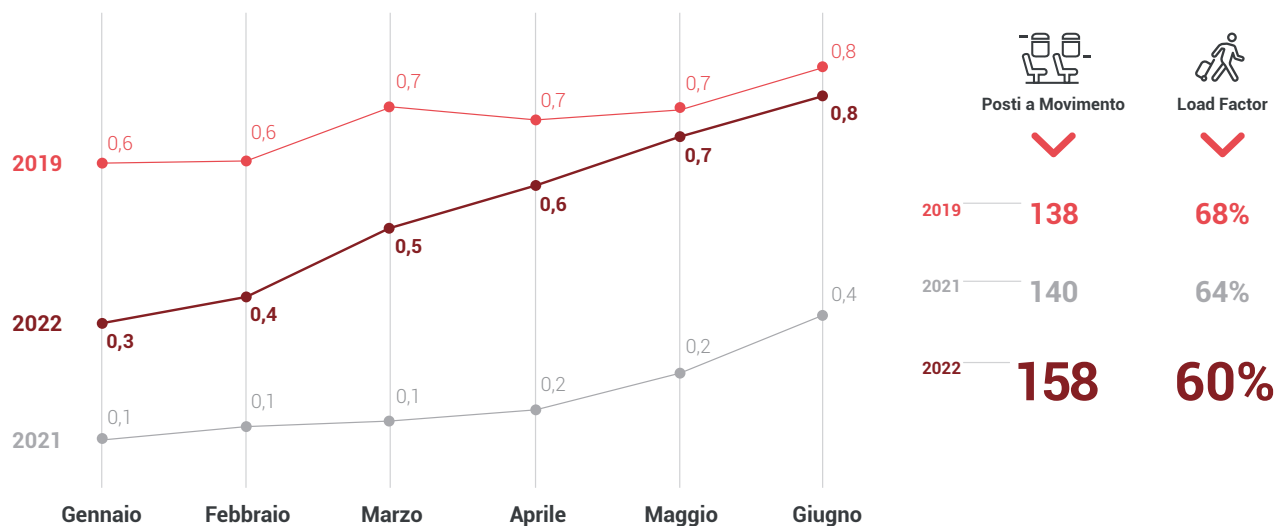
■ Low Cost ■ Legacy

Le restrizioni ai collegamenti aerei, non omogenee sui diversi segmenti di traffico, hanno indotto un incremento della market share dei vettori low-cost, tipicamente concentrati su traffico domestico o continentale, meno impattati dalle restrizioni alla mobilità: i vettori low cost nei primi sei mesi del 2022 hanno così raggiunto una share del 65%, incrementando di oltre 20 pp la loro quota di mercato 2019.

## Linate

Nella prima metà del 2022, dall'aeroporto di Linate sono transitati 3,3 milioni di passeggeri, in crescita del +179% rispetto al 2021 ed in contrazione del -24% rispetto al 2019. I movimenti gestiti sono stati pari a 35 mila, in aumento del +165% rispetto al 2021 ed in diminuzione rispetto al 2019 del -24%. Anche a Linate la dimensione media delle macchine – in termini di posti disponibili – è aumentata significativamente, raggiungendo i 158 posti a movimento in incremento rispetto al 2021 e al 2019 rispettivamente del +13% e del +14%. I passeggeri a movimento, nonostante il load factor si sia attestato al 60% nel 2022 (-8 pp vs. 2019), risulta essere in linea al valore pre-crisi (94 passeggeri a movimento). L'incremento delle dimensioni della macchina media è riconducibile a) alla scelta di ITA e di British Airways di sostituire gli Embraer con Airbus (A319, A320 e A321) b) all'utilizzo degli slot ex Alitalia - ex Air Italy anche da parte dei vettori low cost, che operano con velivoli di dimensioni maggiori.

## Passeggeri [mln] gennaio – giugno



Come già citato, nel corso del 2022 sono stati riassegnati parte degli slot resi disponibili a seguito della sospensione dell'attività volativa di Alitalia ed Air Italy permettendo così ad alcuni vettori di incrementare la propria attività sullo scalo (Air France, KLM, Air Dolomiti e easyJet) e ad altri di iniziare ad operare stabilmente da Linate (Wizzair e Blueair).

L'ingresso di nuovi vettori ed il rinnovato assetto della compagnia di bandiera (ora ITA) hanno determinato anche una redistribuzione delle quote di mercato tra i principali vettori: ITA/Alitalia è passata da una share del 70% nel 2019 al 56% nel 2022.

Così come accaduto nel 2021, anche nel 2022 la normativa europea ha derogato alla soglia dell'80% di utilizzo degli slot per il mantenimento della storicità di assegnazione; in particolare, fino a marzo 2022 ha ridotto tale limite al 50%, incrementandolo da aprile e per tutta la IATA Summer Season al 64%.

Ulteriore elemento di discontinuità con il passato è rappresentato dai voli di continuità territoriale, soggetti a oneri di servizio pubblico: tali collegamenti, gestiti dal 2013 al 2019 da Alitalia e Air Italy (ex Meridiana), sono gestiti sinergicamente da Volotea e ITA, in assenza di una compensazione economica.

La distribuzione del traffico per area geografica nei primi sei mesi del 2022 è perfettamente allineata al dato pre-crisi: 51% traffico domestico e 49% traffico internazionale (destinazioni Europee con unica eccezione per il Regno Unito, destinazione servita da Linate in deroga fino a fine ottobre 2022).

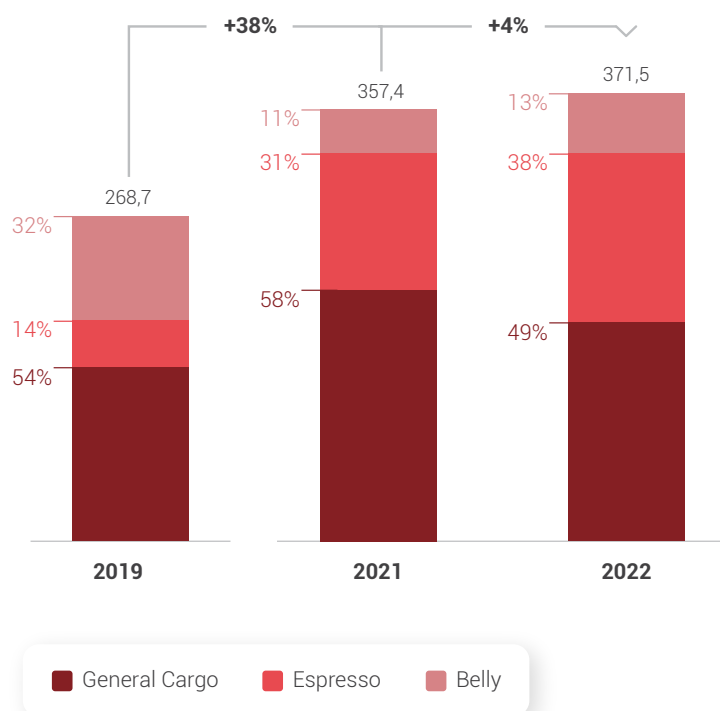
## Attività Cargo

Nel corso dei primi sei mesi del 2022 il comparto cargo ha gestito 372 mila tonnellate di merce (trasportate su macchine *all cargo* o nella stiva di voli passeggeri), in crescita del +4% rispetto al 2021 e del +38% rispetto al 2019. Anche il numero dei movimenti *all cargo* transitati da Malpensa, pari a 16,3 mila nei primi sei mesi del 2022, è aumentato rispetto al 2021 e 2019 rispettivamente del +10% del +191%. La crescita sostenuta del numero dei movimenti, maggiore rispetto alla crescita delle merci, è riconducibile alla diversa tipologia di prodotti trasportati, mediamente con un peso a movimento inferiore rispetto al pre-crisi (il segmento espresso trasporta merci con un peso inferiore rispetto al general cargo).

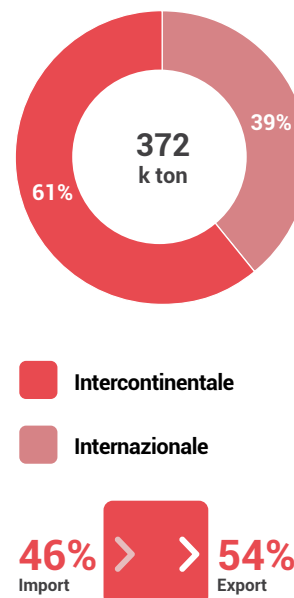
Come riportato nel grafico, l'andamento delle merci trasportate per tipologia di traffico dal 2019 al 2022, mostra una crescita sostenuta del comparto espresso in occorrenza alla nuova base DHL (trasferita nell'ultimo trimestre 2020) ed ai nuovi magazzini di Amazon (da ottobre 2021), crescita confermata anche nei primi sei mesi del 2022: con 140 mila tonnellate di merce trasportata, il segmento espresso cresce del +25% vs. il 2021 e del +269% vs. il 2019. Anche il traffico merci su aeromobili a configurazione mista (belly), sebbene ancora in riduzione rispetto al 2019 del -41%, ha registrato un incremento del +34% rispetto al 2021, raggiungendo 51 mila tonnellate; il recupero del segmento belly è direttamente collegato alla ripresa dei voli passeggeri verso destinazioni di medio e lungo raggio. In controtendenza, invece, il comparto general cargo che ha registrato una flessione del -13% rispetto al 2021 (+25% vs. il 2019) corrispondenti ad una riduzione di 27 mila tonnellate di merce: detta flessione parrebbe riconducibile anche alla riconversione al trasporto passeggeri di alcuni aeromobili che durante il periodo della pandemia sono stati adibiti esclusivamente al trasporto merce, sfruttando, oltre la capacità di stiva, anche lo spazio in cabina. Tale decrescita è stata assorbita solo in parte dall'attività degli aeromobili passeggeri (belly).

### Merci [k ton] gennaio – giugno

#### Per tipologia traffico



#### Per area geografica



I risultati del primo semestre 2022 confermano il ruolo della Cargo City di Malpensa come primario polo in Italia per gli scambi di merce in import ed export che rispettivamente rappresentano il 46% ed il 54% delle merci totali movimentate. La crescita del segmento espresso, in combinazione con un traffico intercontinentale ancora in fase di recupero, ha permesso al traffico internazionale di incrementare la quota di mercato di 4 punti percentuali rispetto al 2021 attestandosi al 39%.

## Aviazione Generale

SEA Prime nel primo semestre 2022 ha gestito 15,5 mila movimenti di aviazione generale (Linate e Malpensa), in crescita del +52% rispetto al 2021 e del +26% rispetto al 2019, con un progressivo recupero da inizio anno della dimensione media degli aeromobili, oltre che dei relativi movimenti.

La crescita è stata trainata dal traffico internazionale (+64% rispetto al 2021) con una quota del 68% sulle attività gestite, invertendo così la tendenza ad aumentare del "peso" del traffico domestico, riscontrata durante la pandemia. La ripresa di eventi in presenza, come la Design Week tenutasi a giugno, unitamente alla piena riapertura di Milano e del Nord Italia al turismo internazionale, hanno rappresentato i principali driver di sviluppo del traffico.

<b>Aviazione Generale</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Δ %</b>	<b>2019</b>	<b>Δ %</b>
<b>Movimenti [k]</b>	<b>15,5</b>	<b>10,2</b>	<b>+52%</b>	<b>12,3</b>	<b>+26%</b>
Linate	12,8	8,4	+53%	10,2	+25%
Malpensa	2,7	1,8	+51%	2,1	+29%
<b>Tonnellate [k]</b>	<b>257,7</b>	<b>145,8</b>	<b>+77%</b>	<b>206,8</b>	<b>+25%</b>
Linate	211,8	121,0	+75%	171,8	+23%
Malpensa	45,9	24,8	+85%	35,0	+31%
<b>Passeggeri [k]</b>	<b>28,8</b>	<b>17,0</b>	<b>+70%</b>	<b>24,8</b>	<b>+16%</b>
Linate	23,7	14,1	+69%	20,6	+15%
Malpensa	5,1	2,9	+76%	4,2	+21%

## Conto economico

In linea con il principio IFRS 5, a seguito della decisione della Capogruppo di cedere il 100% della società SEA Energia, il business Energy è stato trattato come Attività in dismissione (Discontinued Operations), pertanto, nel conto economico del 1° semestre 2022 e, ai fini comparativi del 1° semestre 2021, le voci di ricavi e proventi e di costi sono stati riclassificati nella voce "Risultato netto da Attività destinate alla vendita" (920 migliaia di euro nel primo semestre 2022, 701 migliaia di euro nel primo semestre 2021).

Il principio contabile IFRS 5 prevede, infatti, che il Conto Economico della linea di business dismessa non concorra al risultato dell'esercizio su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di business in "Discontinued Operation" sia riflesso in una specifica linea distinta del Conto Economico denominata "Risultato netto da 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. Pertanto, i dati comparativi presentati nel prosieguo della presente relazione riflettono tale riesposizione.

(in migliaia di euro)	1° semestre 2022	1° semestre 2021 riesposto	Variazione	Var % 2022/2021	1° semestre 2021 approvato
Ricavi di gestione	397.426	103.791	293.635	282,9%	112.288
Ricavi per lavori su beni in concessione	10.844	9.279	1.565	16,9%	9.279
<b>Totale ricavi</b>	<b>408.270</b>	<b>113.070</b>	<b>295.200</b>	<b>261,1%</b>	<b>121.567</b>
<b>Costi di gestione</b>					
Costi del lavoro	79.593	63.394	16.199	25,6%	64.455
Altri costi di gestione	114.041	67.409	46.632	69,2%	72.075
<b>Totale costi di gestione</b>	<b>193.634</b>	<b>130.803</b>	<b>62.831</b>	<b>48,0%</b>	<b>136.530</b>
Costi per lavori su beni in concessione	10.232	8.544	1.688	19,8%	8.544
<b>Totale costi</b>	<b>203.866</b>	<b>139.347</b>	<b>64.519</b>	<b>46,3%</b>	<b>145.074</b>
<b>Margine operativo lordo / EBITDA<sup>(1)</sup></b>	<b>204.404</b>	<b>(26.277)</b>	<b>230.681</b>	<b>877,9%</b>	<b>(23.507)</b>
Accantonamenti e svalutazioni	(6.828)	12.887	(19.715)	(153,0%)	12.881
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	10.812	7.816	2.996	38,3%	7.816
Ammortamenti	32.522	33.523	(1.001)	(3,0%)	34.978
<b>Risultato operativo</b>	<b>167.898</b>	<b>(80.503)</b>	<b>248.401</b>	<b>308,6%</b>	<b>(79.182)</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.836	(4.654)	14.490	311,3%	(4.654)
Oneri finanziari netti	7.876	11.930	(4.054)	(34,0%)	12.286
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>169.858</b>	<b>(97.087)</b>	<b>266.945</b>	<b>275,0%</b>	<b>(96.122)</b>
Imposte dell'esercizio	6.749	(22.427)	29.176	130,1%	(22.163)
<b>Risultato netto da attività in funzionamento</b>	<b>163.109</b>	<b>(74.660)</b>	<b>237.769</b>	<b>318,5%</b>	<b>(73.959)</b>
<b>Risultato netto da attività destinate alla vendita</b>	<b>920</b>	<b>701</b>	<b>219</b>	<b>31,2%</b>	<b>n.a.</b>
Risultato di pertinenza dei terzi	1	1	0	0,0%	1
<b>Risultato del Gruppo</b>	<b>164.028</b>	<b>(73.960)</b>	<b>237.988</b>	<b>321,8%</b>	<b>(73.960)</b>

<sup>(1)</sup> 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.

Nel corso del primo semestre 2022, il Gruppo SEA ha incassato contributi pubblici da Stato e Regione Lombardia per complessivi 144.101 migliaia di euro, finalizzati alla parziale compensazione delle perdite ascrivibili alla pandemia. Al fine di evidenziare il reale andamento gestionale, i commenti sull'andamento economico del periodo di Ricavi, EBITDA e EBIT sono stati elaborati escludendo tali componenti.

L'EBITDA del primo semestre 2022, al netto dei già menzionati contributi pubblici, è risultato positivo e pari a 60.303 migliaia di euro. Il significativo incremento rispetto al precedente esercizio (+86.580 migliaia di euro) è dovuto alla crescita dei ricavi di gestione (+149.534 migliaia di euro), conseguente ai maggiori volumi di traffico gestiti, ed è stato in parte mitigato dalla crescita dei costi di gestione (+62.831 migliaia di euro), dovuta non solo ai maggiori volumi di traffico gestiti, ma anche al rilevante incremento dei costi energetici registrato nel primo semestre.



Il Risultato operativo (EBIT) è positivo per 23.797 migliaia di euro, in aumento di 104.300 migliaia di euro e ha risentito oltre che dei fattori sopraesposti anche del rilascio del fondo svalutazione crediti, maggiori accantonamenti a fondo di ripristino rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente mentre gli ammortamenti si sono mantenuti costanti.

Il risultato netto delle attività in funzionamento, pari a 163.109 migliaia di euro è risultato in incremento di 237.769 migliaia di euro se confrontato con una perdita di -74.660 migliaia di euro registrata nel primo semestre 2021.

Di seguito si commentano le principali voci del conto economico.

## Ricavi

I ricavi di gestione del primo semestre 2022, al netto dei contributi pubblici, sono risultati pari a 253.325 migliaia di euro e sono composti da:

- Ricavi *Aviation*, pari a 148.807 migliaia di euro, in incremento di +88.211 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio in conseguenza della crescita del business passeggeri per effetto della capacità addizionale immessa dai vettori e del miglior riempimento medio degli aeromobili. Le performance del business cargo sono allineate a quelle dell'esercizio precedente.
- Ricavi *Non Aviation*, pari a 97.370 migliaia di euro, in incremento di +59.553 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio dovuto al maggiore traffico passeggeri gestito. Tutti i comparti hanno registrato performance in crescita rispetto al precedente esercizio; risulta particolarmente rilevante l'incremento dei ricavi da shops presso lo scalo di Linate dovuto alla piena operatività nel semestre degli spazi commerciali del nuovo corpo F (inaugurato nel mese di giugno 2021).
- Ricavi *General Aviation*, pari a 7.148 migliaia di euro, in incremento di +1.770 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per effetto del maggiore numero di movimenti gestiti.

I ricavi per lavori su beni in concessione sono passati da 9.279 migliaia di euro nel primo semestre 2021 a 10.844 migliaia di euro nel primo semestre 2022, con un incremento del 16,9%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark-up* rappresentativo della miglior stima circa

la remunerazione, sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark-up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

## Costi di gestione

I costi operativi del primo semestre 2022 sono risultati pari a 193.634 migliaia di euro e sono composti da:

- Costo del lavoro, pari a 79.593 migliaia di euro, in incremento di +16.199 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per effetto della minore fruizione degli ammortizzatori sociali, conseguenza della ripresa del traffico, e agli incrementi retributivi dovuti al Contratto Collettivo Nazionale.
- Altri costi di gestione, pari a 114.041 migliaia di euro, in incremento di +46.632 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per l'aumento dei costi legati al traffico e per la rilevante crescita dei costi energetici; in particolare, questi ultimi hanno registrato un incremento del +179% rispetto al primo semestre 2021 dovuto all'aumento dei prezzi delle *commodities* energetiche.

## Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 8.544 migliaia di euro nel primo semestre 2021 a 10.232 migliaia di euro nel 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

Nell'esercizio 2022 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un rilascio netto di 6.828 migliaia di euro determinato per 6.888 migliaia di euro da rilascio netto a fondo svalutazione crediti (nel 2021 l'accantonamento netto era di 12.436 migliaia di euro) e da un accantonamento netto di 60 migliaia di euro (nel 2021 c'era stato un accantonamento netto pari a 451 migliaia di euro) relativo al fondo rischi e oneri futuri.

Il rilascio fondo svalutazione crediti pari a 11.109 è stato determinato principalmente dagli incassi di crediti, a seguito di una importante transazione con un vettore non più operativo, che, in base alla policy aziendale, erano stati svalutati. Tale rilascio è stato solo parzialmen-

te compensato da nuovi accantonamenti effettuati a seguito della rivalutazione del rischio della Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito.

Gli accantonamenti a fondo oneri futuri includono un accantonamento in materia di lavoro pari a 12 migliaia di euro, un accantonamento di 64 migliaia di euro per franchigie assicurative parzialmente compensati dal rilascio di fondi accantonati in precedenza a seguito del venir meno delle condizioni che ne avevano determinato l'accantonamento.

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

### Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nel primo semestre 2022 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione aumenta di 2.996 migliaia di euro per effetto dell'aggiornamento del Fondo di Ripristino effettuato al 31 dicembre 2021. L'accantonamento di 10.812 migliaia di euro nel primo semestre 2022 (7.816 migliaia di euro nel primo semestre 2021), a fronte del quale non è stato registrato nessun rilascio, incorpora le valutazioni sulle previste manutenzioni dei cessi rientranti nel diritto concessorio.

### Ammortamenti

Gli ammortamenti rimangono costanti nel confronto con il corrispondente periodo dell'esercizio precedente, registrando una riduzione del 3% e attestandosi su un valore pari a 32.522 migliaia di euro.

### Proventi e oneri da partecipazioni

Nel primo semestre 2022 il risultato netto da partecipazioni registra un miglioramento pari a 14.490 migliaia di euro, passando da un valore negativo pari a 4.654 migliaia di euro del 2021 a un provento pari a 9.836 migliaia di euro del 2022, corrispondente alla valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in società collegate. Tale valore incorpora i risultati in crescita di tutte le società collegate derivante dalla ripresa dopo gli esercizi segnati dalla pandemia da Covid-19 e, in alcuni casi, anche dall'iscrizione dei proventi legati al riconoscimento dei fondi 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 2022, ammontano a 7.876 migliaia di euro, in diminuzione di 4.054 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente. Tale riduzione è prevalentemente da attribuirsi ai minori interessi maturati a seguito del rimborso nel corso dell'esercizio 2021 del prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021", il cui rimborso era stato finanziato anticipatamente ad ottobre 2020 attraverso l'emissione del prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/2 2020-2025" e dal rimborso anticipato dei Term Loans 2020, per la maggior parte rimborsati tra il secondo semestre 2021 e il primo semestre 2022.

### Imposte

Le imposte del primo semestre 2022 ammontano a 6.749 migliaia di euro e sono state calcolate sul reddito imponibile di periodo. Quest'ultimo risulta sensibilmente inferiore rispetto al risultato ante imposte in considerazione dell'irrelevanza fiscale del 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 delle attività destinate alla vendita

Il risultato netto da Attività destinate alla vendita, relativo al settore Energy, rileva un utile netto pari a 920 migliaia di euro. La voce comprende, come già anticipato precedentemente, il risultato della società SEA Energia rettificato dalle scritture IAS/IFRS.

### Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo evidenzia un utile di 164.028 migliaia di euro in aumento di 237.988 migliaia di euro rispetto alla perdita del primo semestre 2021, pari a -73.960 migliaia di euro.

## Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata del Gruppo

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	937.840	945.659	(7.819)
Immobilizzazioni materiali	142.148	146.556	(4.408)
Diritti d'uso beni in leasing	14.900	12.996	1.904
Investimenti immobiliari	3.400	3.401	(1)
Partecipazioni in società collegate	73.824	65.745	8.079
Altre Partecipazioni	1	1	0
Imposte differite attive	112.966	118.132	(5.166)
Altri crediti non correnti	52.408	52.408	0
<b>Capitale immobilizzato (A)</b>	<b>1.337.487</b>	<b>1.344.898</b>	<b>(7.411)</b>
Rimanenze	1.804	1.738	66
Crediti commerciali	141.429	95.928	45.501
Crediti per imposte dell'esercizio	1.222	794	428
Altri crediti	7.161	4.961	2.200
<b>Attività di esercizio a breve</b>	<b>151.616</b>	<b>103.421</b>	<b>48.195</b>
<b>Attività destinate alla vendita</b>	<b>38.053</b>	<b>47.512</b>	<b>(9.459)</b>
Debiti commerciali	181.874	145.040	36.834
Altri debiti	200.404	177.234	23.170
Debiti per imposte dell'esercizio	11.080	8.609	2.471
<b>Passività di esercizio a breve</b>	<b>393.358</b>	<b>330.883</b>	<b>62.475</b>
<b>Passività connesse alle attività destinate alla vendita</b>	<b>1.913</b>	<b>12.292</b>	<b>(10.379)</b>
<b>Capitale circolante (B)</b>	<b>(205.602)</b>	<b>(192.242)</b>	<b>(13.360)</b>
Fondi rischi e oneri (C)	(217.081)	(213.112)	(3.969)
Fondi relativi al personale (D)	(36.815)	(44.036)	7.221
Altri debiti non correnti (E)	(84.736)	(84.736)	0
<b>Capitale investito netto (A+B+C+D+E)</b>	<b>793.253</b>	<b>810.772</b>	<b>(17.519)</b>
Patrimonio netto di Gruppo	(324.376)	(155.906)	(168.470)
Patrimonio netto di terzi	(29)	(31)	2
Indebitamento finanziario netto <sup>(1)</sup>	(468.848)	(654.835)	185.987
<b>Totale fonti di finanziamento</b>	<b>(793.253)</b>	<b>(810.772)</b>	<b>17.519</b>

<sup>(1)</sup> 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 1.337.487 migliaia di euro, registra una riduzione di 7.411 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 principalmente per effetto: *i)* della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 19.070 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 31.273 migliaia di euro (ammortamenti esposti al netto dell'effetto IFRS 16); *ii)* dell'incremento dei Diritti d'uso dei beni in leasing, per un valore pari a 1.904 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021; *iii)* l'incremento del valore delle partecipazioni in società collegate (8.079 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a *equity* delle stesse; *iv)* della riduzione delle imposte differite attive nette pari a 5.166 migliaia di euro.

Il Capitale circolante netto, pari a 205.602 migliaia di euro, registra una variazione di 13.360 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021.

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 i crediti per imposte e gli altri crediti che risultano in lieve aumento. Le passività a breve hanno contribuito positivamente alla dinamica del capitale circolante, essendo aumentati sia i debiti commerciali sia gli altri debiti in particolare quelli per addizionali e per canone concessorio verso lo stato, segnale di una ripresa delle attività di business.

Rientrano, inoltre nel Capitale circolante netto le Attività destinate alla vendita per un valore di 38.053 migliaia di euro, in riduzione di 9.459 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021 e le Passività connesse alle attività destinate alla vendita per un valore di 1.913 migliaia di euro in riduzione di 10.379 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021.

Gli altri debiti non correnti si riferiscono esclusivamente al debito per dividendi, relativo alla seconda tranche del dividendo straordinario deliberato dall'Assemblea del 30 settembre 2019 e pari a 84.728 migliaia di euro. Per l'erogazione della seconda e ultima tranche, la Società si è riservata di rideterminare la data del pagamento quando, superata la fase di emergenza dovuta al Covid-19, si realizzeranno le condizioni economico finanziarie tali da consentirle. La verifica del raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario della Società è stata demandata al Consiglio di Amministrazione, che dovrà deliberare il pagamento qualora ritenesse raggiunte le condizioni.

Il Capitale investito netto al 30 giugno 2022 ammonta a 793.253 migliaia di euro, con una riduzione di 17.519 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021.

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021	Variazione
Rimanenze	1.804	1.738	66
Crediti commerciali	141.429	95.928	45.501
Debiti commerciali	(181.874)	(145.040)	(36.834)
Crediti / (debiti) diversi	(203.101)	(180.088)	(23.013)
Attività destinate alla vendita	38.053	47.512	(9.459)
Passività connesse alle attività destinate alla vendita	(1.913)	(12.292)	10.379
<b>Totale capitale circolante netto</b>	<b>(205.602)</b>	<b>(192.242)</b>	<b>(13.360)</b>

## Indebitamento finanziario netto

L'indebitamento finanziario netto senza le attività discontinue esposto secondo il principio IFRS 5, in cui viene rilevato il credito per cash pooling verso la controllata SEA Energia, è pari a 468.848 migliaia di euro, è in diminuzione di 185.987 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021, quando era pari a 654.835.

L'indebitamento finanziario netto comprensivo delle attività discontinue, pari a 502.880 migliaia di euro al 30 giugno 2022, registra una riduzione di 172.519 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021, in cui era pari a 675.399 migliaia di euro.

Il miglioramento dei valori di indebitamento finanziario netto è legato oltre alla favorevole dinamica dei flussi di cassa riconducibili alla ripresa delle attività di business anche all'incasso dei fondi previsti dalla "Legge di bilancio 2021" e dalla Delibera della Giunta della Regione Lombardia.

## 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 2022

### Cessione della società SEA energia

A seguito dell'approvazione dell'Antitrust a luglio 2022, SEA Spa e a2a Calore e Servizi Spa in data 18 luglio 2022 hanno sottoscritto l'accordo di cessione. Si è attualmente in attesa dell'autorizzazione governativa (Golden Power) per rendere esecutivo l'accordo sottoscritto.

### Atto transattivo

In data 14 luglio 2022 è stato formalizzato tra SEA Spa e Alitalia in A.S. un atto transattivo con il quale le parti rinunciano all'azione revocatoria con la quale Alitalia richiedeva a SEA la restituzione di pagamenti effettuati nei sei mesi antecedenti alla data del decreto di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria. Nello stesso atto vengono gestiti crediti aperti di SEA verso Alitalia risolti con un pagamento da parte del vettore di 14,8 milioni di euro.

## EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il traffico atteso per il 2022 mostra una costante tendenza di recupero dei valori pre-crisi, con una diversa quota di mercato dei vettori *legacy-low cost*, con una prevalenza per questi ultimi, ed una differente distribuzione per area geografica. Le destinazioni maggiormente penalizzate, sebbene mostrino i primi segnali di ripresa, sono quelle asiatiche: anche per il 2022 non è prevista la riattivazione dei collegamenti da e verso la Cina e l'India.

Nonostante il positivo andamento del traffico passeggeri registrato nei primi sei mesi del 2022, il contesto economico ed industriale in cui SEA svolgerà la propria attività è ancora caratterizzato da un elevato grado di incertezza. Nei prossimi mesi l'evoluzione del traffico nel settore del trasporto aereo dipenderà da diversi fattori, tra di loro non indipendenti, quali: la diffusione di ulteriori varianti di Covid-19, le tensioni geopolitiche in atto (in particolare, il conflitto Russia-Ucraina), le dinamiche del costo dell'energia e del petrolio e – non da ultimo - la volatilità dei tassi di cambio.

A livello europeo, la rapidità di diffusione della nuova variante del Sars-Cov-2 denominata "Omicron" registrata negli ultimi due mesi non ha impattato in modo significativo la ripresa del traffico passeggeri; tale condizione non ripara, tuttavia, da possibili effetti negativi sui mesi successivi alla stagione *summer*, come già avvenuto nel 2021: un aumento dei contagi nella stagione invernale potrebbe determinare un nuovo periodo di stress per i sistemi sanitari nazionali, con necessità di imporre nuove restrizioni agli spostamenti.

Ad inasprire ulteriormente l'incertezza del contesto in cui SEA si troverà ad operare nei prossimi mesi, vi è il conflitto Russia-Ucraina, scoppiato il 24 febbraio e che continua a protrarsi nei mesi, senza una chiara idea dei tempi di risoluzione e degli esiti della guerra sugli Stati coinvolti e sulle loro economie. Se l'effetto diretto del conflitto sul traffico gestito dagli aeroporti di Linate e Malpensa è stato piuttosto contenuto, gli effetti indiretti generati dall'evento sono – e si teme saranno – tutt'altro che trascurabili per il sistema aeroportuale milanese.

In primis, il costo delle commodities energetiche (metano e petrolio) come conseguenza indiretta del conflitto, che aggravano ulteriormente le tensioni geopolitiche che hanno caratterizzato la fine del 2021. A fronte delle sanzioni comminate alla Russia da parte dell'Unione Europea, la Russia ha avviato una riduzione dei volumi di metano forniti agli Stati membri, con effetto immediato sui prezzi della materia prima; parallelamente la riduzione della quantità di petrolio importata dalla Russia ha reso necessario un maggiore sfruttamento degli altri "fornitori" con un effetto diretto sui costi.

Gli Stati sono già intervenuti con iniziative interne – non ancora comunitarie – per la riduzione dei prezzi dei carburanti, agendo sulle accise applicate dagli stessi Stati sulla vendita al dettaglio. Come si evince dalla relazione annuale dell'ARERA, si attende ora un possibile intervento della Commissione Europea in risposta al continuo incremento dei prezzi delle commodities registrato nell'ultimo periodo; tra le proposte avanzate dal Governo Italiano, si annovera – tra l'altro – l'introduzione di un tetto al prezzo di approvvigionamento di metano.

Dal punto di vista di SEA, le possibili evoluzioni in ambito costi energetici avrebbero effetti di due tipi: da un lato influenzerebbero la bolletta energetica dell'azienda, dall'altro impatterebbero sui costi operativi delle compagnie aeree rendendo necessario un aumento dei prezzi dei biglietti con potenziali effetti sulla domanda.

In secondo luogo, negli scorsi mesi è stato registrato un forte aumento del prezzo dei materiali di costruzione con ricadute dirette sulla gestione delle infrastrutture aeroportuali, realizzazione delle opere civili e manutenzione delle stesse. Detto incremento è solo parzialmente ascrivibile al conflitto in corso: già dal 2021, la ripresa delle cantierizzazioni (anche incentivate dal cd. "super-bonus") aveva portato ad un netto incremento dei costi di costruzione.

Altro elemento di attenzione è costituito dalla crescita inattesa del numero dei passeggeri avvenuta negli ultimi 4 mesi (aprile – luglio 2022), che ha generato una serie di criticità operative sui principali attori del mercato dell'aviazione (compagnie aeree, handler, gestori aeroportuali, ecc.); le difficoltà sono legate alla disponibilità di personale operativo (cd. "shortage"), anche a seguito dei licenziamenti o della conversione ad altra mansione durante i periodi di lockdown.

In particolare, *i)* alcuni gestori aeroportuali – quali ADP, Fraport e Heathrow – hanno imposto dei limiti al numero di passeggeri giornalieri che possono transitare in aeroporto in relazione alla saturazione dei vari sottosistemi aeroportuali e *ii)* diverse compagnie aeree hanno comunicato cancellazioni di operativo per mancanza di personale ed in conseguenza ai numerosi scioperi annunciati.

Anche gli aeroporti di Linate e Malpensa sono stati impattati dalle cancellazioni di attività volativa da parte dei vettori, in particolar modo ad opera dei low cost (easyJet, Ryanair e Wizzair). Per quanto riguarda SEA, la società ha beneficiato – e continua a beneficiare – di ammortizzatori sociali, uno strumento che ha consentito all'azienda di mantenere in organico il personale operativo, limitando l'impatto dei relativi costi sul conto economico dell'azienda; ne deriva che per l'anno in corso non sono previste particolari interruzioni di operativo.

Il management continua a monitorare attentamente l'evoluzione della situazione aggiornando costantemente le proiezioni di traffico, effettuando rilevazioni periodiche dei prezzi delle commodities e dei materiali da costruzione e sviluppando analisi di sensitività finalizzate a quantificare gli impatti economici e finanziari derivanti dai fenomeni industriali innanzi descritti.

Nonostante le incertezze sopra menzionate e il potenziale ulteriore incremento dei prezzi delle commodities rispetto a quanto registrato nel primo semestre, per effetto dei ricavi straordinari già registrati in semestrale (fondi di ristoro per Covid 19) e del perfezionamento atteso nella seconda parte dell'anno della cessione del 100% della controllata SEA Energia, si prevede che l'esercizio 2022 chiuderà con risultati positivi e in significativa crescita rispetto all'esercizio 2021.



## 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.

### Energy

Il *business Energy* comprende la generazione e la vendita di energia elettrica e termica destinata a terzi. A seguito dell'applicazione dell'IFRS 5, il Conto Economico del primo semestre 2021 riesposto non include i dati economici di SEA Energia SpA, che vengono esposti nella linea "Risultato netto da Attività destinate alla vendita". Pertanto, l'analisi dei settori che segue non include il *business Energy*.

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

	Commercial Aviation		General Aviation		Consolidato	
	1° semestre		1° semestre		1° semestre	
	2022	2021 riesposto	2022	2021 riesposto	2022	2021 riesposto
(in migliaia di euro)						
RICAVI di GESTIONE	388.785	98.413	8.641	5.378	397.426	103.791
COSTI OPERATIVI	(191.548)	(128.858)	(2.086)	(1.945)	(193.634)	(130.803)
EBITDA	197.849	(29.710)	6.555	3.433	204.404	(26.277)
EBIT	162.397	(82.984)	5.501	2.481	167.898	(80.503)

I ricavi e i margini includono i contributi pubblici da Stato e Regione Lombardia.

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.

## Commercial Aviation

### Ricavi

I ricavi del *business Commercial Aviation* al 30 giugno 2022 sono pari a 388.785 migliaia di euro, in aumento di +290.372 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (+295%), di cui 142.608 migliaia di euro relativi ai contributi pubblici statali e regionali attribuibili a tale comparto e ricevuti nel corso del semestre.

Al netto di tali contributi, i ricavi del comparto sono risultati pari a 246.177 migliaia di euro, in aumento di +147.764 migliaia di euro (+150%) rispetto al primo semestre 2021. I comparti *Aviation* e *Non Aviation* hanno contribuito all'incremento come di seguito descritto.

I Ricavi *Aviation* sono risultati complessivamente in incremento di +88.211 migliaia di euro. Tale crescita è correlata all'andamento del business passeggeri che, come detto, ha registrato un maggiore numero di movimenti gestiti e un incremento del riempimento dei voli operati.

I Ricavi *Non Aviation* hanno registrato complessivamente un aumento di +59.553 migliaia di euro per il maggiore traffico passeggeri gestito. In particolare:

- Il comparto *Retail* (Negozi, Ristorazione, Autonoleggi e Banche) ha registrato ricavi pari a 36.193 migliaia di euro con un incremento di +27.598 migliaia di euro (+321%). Tale incremento, più che proporzionale rispetto alla crescita del traffico passeggeri, sconta il contributo positivo derivante dalla piena operatività del nuovo corpo F di Linate (inaugurato nel mese di giugno 2021).
- Il business dei parcheggi, in conseguenza dell'aumento del traffico e della ripresa dell'attività degli operatori aeroportuali, ha registrato un aumento pari a +18.774 migliaia di euro (+202% rispetto allo stesso periodo del 2021) passando da 9.281 migliaia di euro nel primo semestre 2021 a 28.054 migliaia di euro nello stesso periodo del 2022. In questo caso, la crescita meno che proporzionale rispetto al traffico è ascrivibile al minor ticket medio e alla componente meno dipendente dal traffico (ricavi da operatori aeroportuali).
- Il fatturato del segmento *Premium Services*, pari a 8.057 migliaia di euro, è risultato in aumento di +6.862 migliaia di euro (+574%) per la riapertura delle VIP lounge, che nel primo semestre 2021 erano ancora non attive a causa dell'emergenza sanitaria.

- L'attività Cargo ha confermato le performance registrate del precedente esercizio, consolidando così la crescita del comparto rispetto al periodo pre-pandemia, registrando ricavi pari a 8.974 migliaia di euro.

### Costi operativi

I costi operativi del *business Commercial Aviation* sono passati da 128.858 migliaia di euro del primo semestre 2021 a 191.548 migliaia di euro dello stesso periodo del 2022, registrando un aumento di +62.690 migliaia di euro.

A tale dinamica hanno contribuito:

- l'incremento del costo del lavoro che è passato da 62.390 migliaia di euro nel primo semestre 2021 a 78.608 migliaia di euro nello stesso periodo del 2022 (+16.218 migliaia di euro), a seguito della minore fruizione di ammortizzatori sociali, per la gestione dei maggiori volumi di traffico, e agli incrementi retributivi dovuti al Contratto Collettivo Nazionale;
- i costi esterni, che sono risultati pari a 112.939 migliaia di euro e in aumento di +46.472 migliaia di euro, principalmente a causa del forte incremento della bolletta energetica (+22.892 migliaia di euro) e ai maggiori costi legati ai volumi di traffico in particolare dei canoni verso enti pubblici, dei costi di gestione dei parcheggi e degli altri costi variabili per la gestione delle infrastrutture aeroportuali.

### EBITDA ed EBIT

Nel primo semestre del 2022, per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA è risultato positivo e pari a 197.849 migliaia di euro (55.241 migliaia di euro al netto dei contributi ricevuti).

Gli ammortamenti e gli accantonamenti al fondo ripristino sono risultati in aumento rispetto al primo semestre 2021 (+2.016 migliaia di euro).

Gli accantonamenti ai fondi rischi e oneri del semestre sono risultati inferiori rispetto a quelli del corrispondente periodo 2021 (-19.838 migliaia di euro) in conseguenza del rilascio di accantonamenti per svalutazioni crediti che erano stati effettuati nel precedente esercizio.

Conseguentemente l'EBIT del *business Commercial Aviation* risulta è pari a 162.397 migliaia di euro (19.789 migliaia di euro al netto dei contributi ricevuti).

## Investimenti

I principali investimenti del business *Commercial Aviation* riguardano soprattutto iniziative in ambito commerciale e interventi necessari per fronteggiare l'incremento del traffico passeggeri o per garantire il rispetto di nuove normative o disposizioni di legge:

- incremento di postazioni del self-service bag drop a Malpensa;
- approntamento delle aree di pre-imbarco ai gate del Satellite Centrale in ambito smart security a Malpensa;
- riqualifica di alcune aree secondo il nuovo concept a Linate.

## Altre informazioni

### Sviluppo della destinazione e attività di Co-Marketing

In continuità con l'evento World Routes ospitato a Milano ad ottobre 2021, SEA, in partnership con Regione Lombardia, Comune di Milano, Sacbo e Enit ha stipulato un nuovo protocollo d'intesa per estendere la collaborazione anche nel 2022 e 2023 finalizzata in particolare alla partecipazione ai **Routes Regional** (Europa e Asia) e **Routes World** (Las Vegas e Istanbul) e allo sviluppo di campagne di promozione del territorio, specialmente in Nord America (Stati Uniti e Canada) e in Europa.

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

La ripresa del traffico è stata accompagnata dall'apertura di nuovi shop per rispondere alle esigenze della nuova clientela presente nelle aerostazioni.

A Malpensa nell'area imbarchi è stata aperta una nuova boutique Fratelli Rossetti, sempre nella medesima area, lo storico brand Pineider realizzerà un chiosco di articoli di scrittura e di piccola pelletteria. Nella Piazza del Lusso, nell'ambito delle operazioni di asset management, Pomellato, che rappresenta una novità nel travel retail in Europa, ha aperto nel mese di giugno un chiosco e sempre nel mese di giugno è stato aperto un punto vendita Yamamay. Da segnalare l'apertura a gennaio del grande store Hudson - Feltrinelli di oltre 600 mq, che con la vastità delle sue proposte ha incontrato da subito l'apprezzamento dei passeggeri in partenza. Altra importante novità l'apertura a inizio giugno di Accessorize.

A Linate nell'ambito del progetto della nuova area retail di Linate nel primo semestre 2022 hanno aperto Rocca 1794 a febbraio e Fratelli Rossetti a marzo. Il nuovo walk through Duty Free ha ultimato inoltre i corner della profumeria realizzando un ampio spazio Chanel e arricchito l'area dedicata all'occhialeria con un corner Kering. Inoltre, a giugno è stato inaugurato il nuovo spazio monomarca Feltrinelli di circa 250mq.

Con l'aumento del traffico ha riaperto la quasi totalità dei punti food e sono stati effettuati o programmati re-styling di diversi punti e per tutto il semestre sono rimaste aperte le vip lounge.

## General Aviation

### Ricavi e costi operativi

I ricavi del *business General Aviation* del primo semestre 2022 sono stati pari a 8.641 migliaia di euro, in incremento di +3.263 migliaia di euro (+61%) rispetto allo stesso periodo del 2021, di cui 1.493 migliaia di euro relativi ai contributi statali ricevuti nel semestre.

I ricavi del comparto, al netto dei contributi, sono risultati pari a 7.148 migliaia di euro e hanno registrato un aumento di +1.770 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2021. L'incremento è stato principalmente generato da un ulteriore incremento del traffico.

I Costi operativi sono stati pari a 2.086 migliaia di euro e sono risultati in aumento rispetto allo stesso periodo del 2021 (+141 migliaia di euro). L'incremento è stato generato dall'aumento dei costi energetici, solo in parte compensati dai minori costi di manutenzione e da minori costi legati alla gestione del Covid-19.

### EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA del *business General Aviation* nel primo semestre 2022 è risultato pari a 6.555 migliaia di euro (5.062 migliaia di euro al netto dei contributi statali).

L'EBIT del semestre è, invece, risultato pari a 5.501 migliaia di euro (4.008 migliaia di euro al netto dei contributi). Gli ammortamenti sono risultati in linea con il precedente esercizio e non si segnalano rilevanti accantonamenti per rischi e oneri.

### Investimenti

Nel primo semestre del 2022 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

Il 24 febbraio 2022 le Forze Armate della Federazione Russa hanno invaso il territorio ucraino, dando inizio a un'escalation militare nei rapporti tra i due paesi. Quasi immediatamente gli Stati Uniti e l'Unione Europea, oltre ad altri paesi del mondo, hanno imposto sanzioni nei con-

fronti della Russia, di entità via via crescente con il perdurare del conflitto. Tra queste, particolarmente degne di nota riguardano la chiusura degli spazi aerei e l'esclusione di alcuni istituti finanziari russi dai circuiti di pagamento internazionali. Tale regime di sanzioni, a cui la Russia ha reagito con provvedimenti sanzionatori in molti casi analoghi, ha comportato un isolamento senza precedenti sul piano internazionale, azzerando il traffico da e verso Russia e Bielorussia negli Scali gestiti da SEA. Si è registrato, inoltre, un fortissimo shock sui mercati energetici e si è aggravata in maniera drammatica la situazione di stress delle *supply chain* globali, già fortemente impattate dal periodo pandemico, guidando il rialzo dei prezzi di tutte le principali commodities, con considerevoli impatti sui contratti passivi del Gruppo SEA, in essere e in corso di finalizzazione.

Non è possibile al momento escludere che la situazione attuale non perduri per tutto l'esercizio e anche oltre, con impatti potenzialmente ancor più significativi qualora l'escalation militare o il quadro sanzionatorio si aggravino.

### Evoluzione del traffico aereo

#### Diffusione Covid-19

Il primo semestre 2022, iniziato sotto il segno della preoccupante diffusione di c.d. "varianti" del virus originale SARS-CoV-2, ha visto una decisa ripresa del traffico gestito nei due Scali, che nel mese di giugno ha raggiunto l'88% del traffico registrato nell'analogo periodo del 2019.

Permangono 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.

#### Brexit

L'uscita del Regno Unito dall'Europa avvenuta il 31 gennaio 2020, è stata seguita da un "periodo transitorio" durante il quale è stato stipulato il c.d. «EU-UK Trade and Cooperation Agreement», accordo che disciplina anche i temi relativi ai diritti di traffico, a safety e security aeroportuale, agli accordi di codeshare, alla tutela dei diritti dei passeggeri e alle questioni ambientali.

Poiché in virtù del DM n. 15 del 3 marzo 2000 (c.d. “Decreto Bersani”) e successive modifiche, dallo scalo di Linate non si possono operare voli da e per destinazioni extra UE, a partire dal 31 ottobre 2022 (estensione del “periodo transitorio”) il Regno Unito non sarà più servibile dal Forlanini in assenza di ulteriori interventi regolatori.

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

### Strategie delle compagnie aeree

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

Il volume del traffico dei passeggeri e delle merci in transito presso gli scali di Linate e Malpensa costituisce un fattore chiave nell’andamento dei risultati economici del Gruppo SEA. L’eventuale diminuzione o interruzione dei voli da parte di una o più compagnie aeree, potrebbe avere un effetto negativo sulle attività e sui risultati economici del Gruppo.

La situazione di crisi generatasi dalla diffusione del Covid-19 e il conseguente crollo dei livelli di traffico aereo hanno posto le compagnie aeree in una situazione di forte stress economico-finanziario e dall’inizio dell’emergenza più vettori legacy nazionali hanno usufruito di interventi pubblici di ricapitalizzazione ed altri sono in difficoltà. 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 dicembre 2022

Nel primo semestre 2022 è stato comunicato il raggiungimento dell’obiettivo a cui erano legate le condizioni della prima operazione di finanziamento “sustainability-linked” sottoscritta da SEA, ovvero il raggiungimento del più alto livello di certificazione Airport Carbon Accreditation di ACI Europe (ACA4+) per entrambi gli scali.

### Nuovi modelli tariffari

Con la delibera n. 42/2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha avviato il procedimento di revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali, con termine di conclusione del procedimento fissato per il 30 settembre 2022. Permanendo ad oggi alcuni elementi di incertezza sui modelli stessi e sulle tempistiche di reale implementazione, questi potrebbero generare impatti sugli *economics* futuri del Gruppo.

### 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. In particolare, il persistere della pandemia generata dal Covid-19 non permette di escludere la possibilità di una nuova ondata di contagi tale da determinare un blocco delle attività aeroportuali totale o parziale come misura di contenimento della diffusione del virus. L'inizio dell'estate 2022 è stato caratterizzato da *disruption* operative per molti vettori e gestori aeroportuali, dovute a carenza di manodopera qualificata in rapporto ai livelli di traffico superiori alle aspettative e ripetute azioni di protesta da parte della forza lavoro. Negli scali gestiti da SEA questo fenomeno si è concretizzato in disagi per i passeggeri dovuti a cancellazioni di voli da parte dei vettori e aumento dei tempi medi di attesa ai filtri per carenza di personale e picchi di traffico inattesi. Il fenomeno

potrebbe durare per tutta la stagione *Summer 2022* con il rischio di una ripercussione sull'operatività di Linate e Malpensa delle difficoltà operative (ritardi, cancellazioni, perdita bagagli) negli scali europei.

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.).

### Investimenti infrastrutture

Il nuovo Master Plan di Malpensa ha ottenuto l'approvazione tecnica da parte di ENAC e nel 2019 è stato avviato l'iter approvativo di VIA (Valutazione Impatto Ambientale). Poiché il Masterplan coinvolge parte di territorio ricadente nel Parco del Ticino la cui trasformazione può avere ricadute sui Comuni limitrofi in termini ambientali ed economici, il Gruppo ha posto grande attenzione alle comunità locali nel predisporre il progetto. La sua approvazione è infatti di grande rilevanza per il proseguimento dello sviluppo del Gruppo nel medio-lungo periodo e per la connettività del territorio.

In particolare, a giugno 2022 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa insieme a Regione Lombardia, Enac e ai Comuni del bacino aeroportuale, con l'obiettivo di definire le azioni per garantire l'equilibrato sviluppo dell'aeroporto in coerenza con la tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini residenti e lo sviluppo socio-economico e territoriale.

### 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, in particolare, cicliche attività di *vulnerability assessment* e *penetration test* dei sistemi secondo le più moderne tecnologie e metodologie, gli audit periodici per il mantenimento della certificazione ISO 27001 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 2022 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.

## Rischi finanziari

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

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

## Rischio di credito

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

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

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

L'azienda ha gestito con attenzione ciascuna situazione critica, definendo e sottoscrivendo piani di rientro con compagnie aeree ed operatori al fine di contenere per quanto possibile mancati pagamenti e supportare i clienti nel momento di difficoltà.

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

### Rischio di liquidità

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

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

- monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici;
- mantiene disponibilità liquide adeguate in conti correnti di tesoreria;
- ha ottenuto delle linee di credito *committed* (*revolving* e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo nei successivi 24 mesi derivante dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto;
- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

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

### Rischi legali e di compliance

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

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



## PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 30 GIUGNO 2022

### 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 dl 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 determinarne 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. L'udienza di precisazione delle conclusioni è fissata a marzo 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 Noseda dinanzi al Tribunale di Buenos Aires

Nel 2005 è stato notificato a SEA un ricorso presentato dal signor Emilio Noseda 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 Noseda, 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 Noseda di gratuito patrocinio, SEA ha presentato una proposta di transazione del valore di 500.000 USD che non è stata accettata. Noseda 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 Noseda e volta a ottenere gli impegni assunti nel 1997 di cui si è precedentemente parlato, condannandolo al pagamento delle spese di lite. Il signor Noseda 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 Noseda/ 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, su cui la corte di Buenos Aires potrebbe pronunciarsi entro il mese di luglio.

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 ac-

colte 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.

Si è attualmente in attesa di eventuale impugnazione della sentenza suddetta da parte dei soccombenti.

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

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

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

Entrambi i giudizi sono ancora in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.

A fronte di tali contenziosi la Società ha effettuato un adeguato accantonamento.

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

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

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

### **Contestazione Royalties carburante**

Nel 2013, con atti distinti, Alitalia Spa in a.s. 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.

Il curatore fallimentare ha inoltre notificato a SEA una richiesta di risarcimento danni per impatto da *bird strike* subito da un proprio aeromobile per un importo complessivo richiesto di 1,4 milioni di euro oltre interessi. In merito a quest'ultimo giudizio SEA si è costituita chiedendo la chiamata in causa dell'assicuratore con richiesta nei suoi confronti di manleva di tutti i danni per cui dovesse essere condannata a riconoscere al Fallimento.

### **Agenzia delle Entrate - avvisi di accertamento in materia di IVA**

A seguito delle note e già definite attività di verifica volte ad accertare il regolare assolvimento delle accise gravanti sull'energia elettrica utilizzata per il funzionamento degli scali di Linate e Malpensa avviate nei confronti di SEA dagli Uffici Territoriali dell'Agenzia delle Dogane di Malpensa e Linate, SEA ha ricevuto in data 16 novembre 2016 la notifica di un Avviso di Accertamento per l'anno 2011 relativo ai profili IVA della questione. Avverso tale atto è stato proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano che ha deliberato in senso favorevole all'Agenzia delle Entrate. In data 11 dicembre 2017, infatti, è stata depositata la Sentenza n. 6835/2017 avverso la quale è stato proposto appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia. In data 27 giugno 2019, la Commissione Tributaria Regionale adita ha depositato la Sentenza n. 2776/2019, pienamente favorevole alla Società, con la quale sono stati accolti i motivi dell'appello e l'Avviso di Accertamento IVA 2011 è stato annullato. La pronuncia della Commissione Tributaria Regionale è stata ulteriormente impugnata da parte dell'Agenzia delle Entrate che in data 30 gennaio 2020 ha provveduto a notificare alla Società il relativo ricorso in Cassazione. In riferimento, invece, alle successive annualità dal 2012 al 2015, in data 9 agosto 2017, l'Agenzia delle Entrate ha notificato ulteriori quattro Avvisi di Accertamento, avverso i quali la Società, ribadendo l'infondatezza della pretesa tributaria sottostante, in analogia a quanto già fatto per l'annualità 2011 ha proposto autonomi ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale che, previa riunione dei procedimenti, sono stati respinti con la Sentenza n. 3573/12/2018. Avverso tale sentenza è stato proposto Atto di appello presso la Commissione Tributaria Regionale che è stato discusso in data 26 ottobre 2020 con esito pienamente favorevole alla Società e conseguente annullamento degli Avvisi di Accertamento IVA anche per le annualità dal 2012 al 2015 per effetto della Sentenza n. 2527/2020.

Nei confronti della suddetta Sentenza, similmente con quanto già accaduto per l'annualità 2011, l'Agenzia delle Entrate in data 3/5/2021 ha fornito notifica del relativo ricorso per Cassazione la cui trattazione, ai sensi del Decreto del Presidente della Sesta Sezione Civile del 7/12/2021, si sarebbe dovuta tenere in data 13.01.2022. A seguito dell'Ordinanza interlocutoria della Sezione Sesta della Corte di Cassazione, depositata in pari data, la trattazione è stata rimessa alla Quinta Sezione per un esame in pubblica udienza anziché in Camera di Consiglio come inizialmente previsto e, quindi, occorre adesso attendere l'iscrizione a nuovo ruolo della causa per conoscere la data della prossima discussione. Si resta, invece, in attesa che venga fissata l'udienza di trattazione presso la Suprema Corte del ricorso concernente l'annualità 2011.

### **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 vittoriosa sia in primo che secondo grado, fatta eccezione per le Sentenze della CTR Lombardia n. 1167/2020 e n. 1168/2020 avverso le quali si è provveduto a proporre ricorso per Cassazione al fine di ottenere la riforma ed il conseguente annullamento delle stesse. Con i Decreti di fissazione dell'adunanza in Camera di Consiglio del 14/04/2022 e 29/04/2022, la Sesta Sezione della Corte di Cassazione ha fissato la trattazione dei due ricorsi rispettivamente per il giorno 10/05/2022 e 25/05/2022 ravvisando al contempo la possibilità di definire il giudizio pendente su entrambe le Sentenze della CTR Lombardia in base alla proposta del Relatore, secondo cui i ricorsi presentati dalla Società vanno pienamente accolti per manifesta fondatezza del secondo motivo di impugnazione. Al momento, siamo in attesa che la Suprema Corte provveda a depositare le relative Sentenze.

Infine, con specifico riferimento all'autonomo *iter* giudiziale del ricorso proposto avverso l'Avviso di liquidazione n. 2017/003/SC/3378/0/002 (c.d. Sentenza Swiss Air), si evidenzia che in data 14/06/2021 la Commissione Tributaria Provinciale di Milano ha depositato la



Sentenza n. 2591/2021, totalmente favorevole per la Società, avverso la quale nel mese di dicembre l'Agenzia delle Entrate ha proposto Atto di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia. In data 16/05/2022, la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia ha emesso la Sentenza n. 2081/2022, depositata il 23/05/2022, con la quale i Giudici della prima sezione hanno respinto l'Appello proposto dall'Agenzia delle Entrate ed accolto la tesi difensiva sostenuta dalla Società, con esito quindi pienamente vittorioso. Avverso tale Sentenza, l'Agenzia delle Entrate potrà proporre ricorso per Cassazione nei termini di legge.

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

## Altri contenziosi

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

Con decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017 è stata dichiarata l'apertura della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia SAI S.p.A., ai sensi dell'art. 2, comma 2, del Decreto-Legge n. 347/2003 ("Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017" o "Procedura Alitalia"). Con domanda di insinuazione trasmessa ai Commissari in data 5 dicembre 2017 (cron. n. 06275) SEA ha chiesto di essere ammessa al passivo di Alitalia per l'importo complessivo di euro 41.050.979,58. Successivamente all'insinuazione al passivo, SEA SpA ha ricevuto pagamenti da Alitalia in Amministrazione Straordinaria per un totale di 9.530.245,37 euro relativi ai crediti post 2 maggio in prededuzione (in origine pari a 9.622.397,82 euro). Alla data del 13 luglio 2021, pertanto, il credito insinuato in prededuzione risulta pari a 92.152,45 euro, di cui 23.822,50 euro per addizionali diritti ed euro 68.329,95 per fatture varie. Con comunicazione del 7 febbraio 2018, i Commissari hanno informato i creditori di avere richiesto al

Tribunale di Civitavecchia di poter frazionare il progetto di stato passivo, iniziando con l'esame di parte dei lavoratori e prevedendo al contempo una serie di udienze nelle quali procedere alla verifica delle insinuazioni. In data 4 dicembre 2019 i Commissari hanno depositato il progetto parziale di stato passivo in base al quale, dopo aver constatato il pagamento da parte di Alitalia di gran parte dei crediti insinuati in prededuzione, hanno formulato la proposta di ammettere al passivo il credito SEA, per l'importo di 30.789.279,36 euro, con esclusione dell'importo di 731.454,80 euro (di cui 660.227,50 euro relativo ad addizionali diritti e 71.227,30 euro per fatture varie), che risulta in contestazione. SEA ha ritenuto di non depositare osservazioni in merito a tale proposta e ha appostato nel fondo svalutazione crediti, già nel bilancio 2017, un importo pari a 25.252 migliaia di euro (riferito al credito pregresso ante 2 maggio 2017), credito per il quale, al momento non sussiste alcuna garanzia sull'incasso. Con provvedimento del 30 novembre 2020 il Giudice Delegato ha disposto la nomina di un CTU al fine di determinare l'esatto importo del credito privilegiato astrattamente gravante su ciascun aeromobile di proprietà di Alitalia alla data dell'apertura della procedura, assegnando ai creditori un termine per la nomina di un CTP. L'inizio delle operazioni peritali è avvenuto lo scorso 7 gennaio e, in data 17 giugno 2021, è stata depositata la relazione peritale definitiva che definisce l'esatto importo del credito privilegiato per SEA in 126.263,43 euro, e che, nel contempo, recepisce una serie di osservazioni e contestazioni da parte dei vari CTP (incluso il CTP di SEA) in merito al criterio utilizzato per l'identificazione degli aeromobili di proprietà di Alitalia; in data 4 novembre 2021 è stato depositato il progetto di stato passivo e si è attualmente in attesa della fissazione dell'udienza per la verifica del credito SEA. Si precisa che i crediti insinuati includono anche le addizionali per diritti d'imbarco per un importo pari a 6.173 migliaia di euro per i quali SEA agisce in qualità di sostituto di imposta e che vedono iscritto un corrispondente debito nel passivo verso gli Enti (INPS, Ministero dell'Interno) per i quali il vettore risulta debitore. Per tali crediti non è stato previsto uno specifico fondo svalutazione.

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

Il 30 aprile 2020, è stato notificato da parte di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in Amministrazione Straordinaria ("Alitalia" o la "Procedura"), l'atto di citazione dinanzi al Tribunale di Civitavecchia con richiesta di revocare e, quindi, dichiarare inefficaci agli effetti della procedura concorsuale, ai sensi del combinato disposto di cui all'art. 67, 2° e 3° comma, lett. a) legge fallimentare, tutti i pagamenti eseguiti al di fuori dei termini d'uso, in quanto pagamenti di debiti liquidi ed esigibili eseguiti da Alitalia, allora in bonis, a favore di SEA nei sei mesi antecedenti alla data del decreto di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria. Conseguentemente il suddetto atto prevede che SEA restituisca e quindi paghi ad Alitalia la complessiva somma di Euro 27.216.138,04.

Nel corso del giudizio, le Parti hanno intrapreso le discussioni per addivenire ad una transazione che coinvolgesse anche altre partite aperte tra le due società, ivi compreso il pagamento di debiti scaduti di Alitalia nei confronti di SEA.

In data 14 luglio 2022, si è quindi formalizzata la transazione, con la quale le parti hanno reciprocamente rinunciato all'azione legale in essere come sopra descritta, che, non appena ricevuto il conseguente provvedimento del Giudice competente potrà considerarsi chiusa definitivamente.

## 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. Questa esperienza maturata negli anni ha consentito di affrontare la situazione di emergenza e quella di ripresa con una maggiore consapevolezza degli obiettivi e una valorizzazione efficace degli strumenti da adottare per comprendere ed anticipare le mutate esigenze dei passeggeri. Inoltre, SEA, in ottica di un continuo miglioramento, è sempre molto attenta alle necessità dei passeggeri e per questo 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 2022 le attività suddette, connesse al Sistema di Gestione della Qualità, sono riprese a pieno ritmo dopo che negli anni passati avevano subito un rallentamento per fattori contingenti legati alla pandemia.

I risultati delle interviste, effettuate da un primario Istituto di Ricerche di Mercato, nel primo semestre 2022 sono positivi, nonostante, per il periodo di riferimento, fossero ancora in vigore i vincoli legati alle prescrizioni in materia di prevenzione Covid.

Coerentemente con quanto sopra riportato sono stati rilevati risultati positivi anche nella soddisfazione in *real time* del passeggero sui singoli servizi, misurata tramite l'uso di rilevatori dotati di sistema *touchless* e posizionati nelle varie aree e servizi dei terminal di Linate e Malpensa.

SEA con l'impegno di migliorare continuamente i livelli dei servizi erogati si confronta anche con le Best Practices nel contesto internazionale attraverso un approccio mirato alla collaborazione e al confronto per l'individuazione degli aspetti più sensibili e legati alle attese dei passeggeri, al fine di introdurre nuovi servizi che ne valorizzino l'esperienza. La valutazione generale degli aeroporti di Milano è in linea con il trend positivo registrato a livello europeo ed italiano ed è aumentata rispetto alla media complessiva del 2021. I passeggeri hanno particolarmente apprezzato i servizi offerti a Linate. Su entrambi gli scali, l'intera esperienza e il comfort generato dagli ampi spazi luminosi sono valutati molto positivamente così come è molto apprezzata la cortesia del personale di tutti i servizi dell'aeroporto. Inoltre, le aree commerciali (negozi e ristoranti) degli aeroporti di Linate e di Malpensa risultano particolarmente graditi. Ciò a conferma degli effetti attesi dalla ristrutturazione di Linate e dall'arricchimento delle proposte commerciali dedicate alle varie tipologie di passeggeri.

Durante il primo semestre è stata predisposta l'edizione 2022 della Carta dei Servizi, in cui vengono esposti gran parte dei controlli oggettivi e dei sondaggi, conformemente alla normativa prevista da ENAC. Inoltre, nell'ambito della definizione del contratto di programma SEA/ENAC per il periodo tariffario 2022 – 2026, è stato predisposto e formalizzato ad ENAC il piano della qualità.



Nel corso del semestre sono ripresi su base trimestrale gli incontri del "Comitato per la regolarità e qualità dei servizi aeroportuali", che coinvolgono tutti gli operatori aeroportuali compreso ENAC. Internamente all'azienda, i dati della qualità vengono condivisi con specifici gruppi di lavoro per l'individuazione di appropriate azioni di miglioramento.

## 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 crisi pandemica che ha caratterizzato il 2020 e il 2021 ha costretto il Gruppo a rimodulare la strategia e gli interventi pianificati ma non ne ha inficiato la validità. La politica ambientale ed energetica del business aeroportuale è stata rivista e integrata nel 2019 per riflettere 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 ed è confluita nel 2021 nel Piano di sostenibilità aziendale. Si riafferma perciò l'impegno di SEA per coniugare il valore fondamentale del rispetto e della salvaguardia del patrimonio ambientale con lo sviluppo dei processi aziendali.

### Airport Carbon Accreditation e Carbon Neutrality degli aeroporti di Milano

Nel 2021 SEA ha conseguito il livello 4+ della certificazione ACA per entrambi gli aeroporti<sup>3</sup>, basata su un obiettivo di riduzione delle emissioni al 2030<sup>4</sup> coerente con quello di incremento massimo della temperatura di +2°C.

Il nuovo livello 4 prevede una verifica da ente certificatore terzo ogni 3 anni, pertanto, la certificazione attuale ha validità fino all'11 giugno 2024, per entrambi gli scali.

Negli anni che intercorrono tra una verifica e l'altra, SEA deve rispettare gli impegni presi, definiti nel Carbon Management Plan, per ridurre il valore assoluto delle proprie emissioni dirette (scope 1 e scope 2).

### Processi di gestione ambientale

In riferimento al Master Plan Linate 2030, si è conclusa positivamente la procedura di VIA con la pubblicazione del Provvedimento di compatibilità ambientale, Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. A seguito della successiva pubblicazione sulla G.U. della Repubblica Italiana, è stato concordato con ENAC di attivare le procedure per l'avvio della Conferenza di Servizi, necessaria a conseguire la conformità urbanistica, che si è svolta in data 12 luglio 2021 e si è conclusa con esito positivo come previsto. Precedentemente all'avvio della CdS, si erano svolti vari incontri di allineamento con la Regione Lombardia in tema di ottemperanza alle prescrizioni del DecVIA 348/2019, che prevedeva anche l'avvio delle attività per la predisposizione congiunta dell'Accordo territoriale che si prevede di concludere entro il 2022.

Relativamente al Nuovo Master Plan Malpensa 2035 ENAC ha approvato la Relazione Tecnica a dicembre 2019 e sulla base dello stesso documento è stato elaborato il SIA trasmesso ad ENAC il 6 marzo 2020 e si è quindi concordato con lo stesso ente l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il giorno 26 giugno 2020. L'avvio formale della procedura è accompagnato da primi incontri di illustrazione dei principali contenuti con gli enti maggiormente interessati (comuni del CUV, Regione Lombardia, Parco Regionale del Ticino). Tra i mesi di settembre e dicembre 2020 sono pervenute le osservazioni e le richieste di chiarimenti e integrazioni di enti locali e privati, trasmesse formalmente in data 19 aprile 2021, a cui SEA ha risposto l'11 novembre 2021. Al momento è confermata la possibilità che la procedura VIA si chiuda entro il 2022.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Scope 1 Emissioni dirette: emissioni associate alle fonti che sono possedute o che si trovano sotto il controllo della società.

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

Scope 3 - Emissioni da terze parti - Emissioni associate alla generazione di energia elettrica o termica dipendente dall'attività volativa dell'aeroporto, sotto il controllo di terze parti, in particolare ciclo Landing - Take Off degli aeromobili e accessibilità aeroportuale (trasporto da e verso l'aeroporto).

Net Zero - Il Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico (IPCC) ha definito "net zero emissions" la situazione in cui le emissioni antropogeniche di CO<sub>2</sub> sono globalmente bilanciate da rimozioni antropogeniche nel corso di uno specifico periodo. Gli aeroporti devono pertanto tendere a ridurre le emissioni assolute il massimo possibile e neutralizzare le emissioni residue investendo nella rimozione e stoccaggio della CO<sub>2</sub>.

## Mitigazioni ambientali

Sul tema normativo della mitigazione delle abitazioni site nell'intorno di Linate nel corso del 2021 è stato finalizzato il capitolato tecnico per l'affidamento dell'incarico di predisposizione del Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. Tale Piano sarà ultimato entro il 2022, avendo l'avvio della gara di affidamento scontato i ritardi dovuti ai rallentamenti dei lavori causati dalla pandemia Covid-19. Il Piano dovrà poi essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente per l'approvazione. Il piano di mappatura dei ricettori sensibili citato per Linate sarà predisposto successivamente anche per il territorio di Malpensa, con analoga finalità ma a seguire il completamento del processo in corso di definizione della zonizzazione acustica (nel febbraio 2021 è stata approvata in Commissione Aeroportuale l'impronta acustica di riferimento e si prevede entro il 2022 di arrivare alla approvazione, sempre in Commissione Aeroportuale della zonizzazione concordata con le amministrazioni locali) e le eventuali prescrizioni che dovessero derivare dalla procedura VIA in corso per il nuovo Master Plan al 2035.

## La progettualità europea

SEA monitora costantemente le possibilità di adesione a progetti promossi dalle istituzioni nazionali e internazionali per sviluppare tematiche di proprio interesse in vari ambiti quali ambientale, infrastrutturale, di *security* e di *safety* aeroportuale.

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

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

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

- **FENIX:** il progetto iniziato ad aprile 2019 e di durata di 36 mesi, per cui è stata chiesta una proroga, ha l'obiettivo di potenziare il coinvolgimento degli stakeholders in ambito della logistica, nell'ottica di una pianificazione collaborativa e di un monitoraggio in vari scenari e contesti, con riferimento alle reti transeuropee dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.
- **Milan East Hub Gate:** Le attività sono state avviate in data 1° marzo 2020 e si concluderanno entro giugno 2022. L'iniziativa, sviluppata in partnership con il Comune di Milano, il Comune di Segrate e RFI, ha come obiettivo il completamento della progettazione di fattibilità tecnico-economica (PFTE) della nuova stazione di Segrate e del prolungamento della linea metropolitana M4 per collegare l'aeroporto core di Milano Linate alla nuova Stazione AV di Segrate.

Nell'ambito del Progetto SESAR – S3JU, focalizzato sul miglioramento dei costi, la capacità, la sicurezza e l'impatto ambientale della gestione del traffico aereo, SEA ha manifestato il proprio interesse a partecipare ad alcuni bandi relativi ai seguenti temi:

- Digitalizzazione e biometria in aeroporto, con particolare focus sul progetto FaceBoarding;
- AOP (Airport Operations Plan), estensione anche per lo scalo di Milano Linate, come da recente normativa europea, dell'applicazione in fase di sviluppo a Malpensa.

## Gestione delle risorse umane

### Organico

Al 30 giugno 2022 il numero delle risorse del Gruppo SEA è pari a 2.774, in incremento di 92 unità rispetto al 31 dicembre 2021 (+3,4%). Il numero di Full Time Equivalent complessivo del periodo gennaio-giugno 2022 rispetto all'intero anno 2021 è in decremento di 46 unità da 2.657 a 2.611 (-1,7%).

Al 30 giugno 2022 la presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 30% degli *Headcount*, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

### Organizzazione

Nel corso del primo semestre 2022 sono stati effettuati due importanti interventi organizzativi. L'avvio dell'operatività della controllata Airport ICT Services S.r.l. con il conferimento alla stessa delle attività ICT "non-business specific" di SEA e la costituzione della Direzione Legal and Corporate Affairs.

### Formazione

Anche nel corso del primo semestre 2022, in continuità con quanto realizzato precedentemente, le attività di formazione sono state caratterizzate da iniziative finalizzate ad accrescere il patrimonio di competenze delle persone. Tra i progetti realizzati, si segnalano:

- *Innovation journey*, finalizzato a rendere consapevole il personale di SEA dell'importanza della condivisione dei dati relativi al sistema di qualità come driver principale per un miglioramento continuo della *passenger experience*;
- Formazione GDPR – il sistema privacy in azienda che prevede aggiornamenti sui temi in ambito Privacy;
- Conclusione della prima fase del progetto Diversity & Inclusion con la presentazione di 7 progetti centrati sull'inclusione e sulla diversità, di cui tre sono attualmente in fase di realizzazione.

Relativamente alla formazione mandatoria prevista dalle vigenti normative, nel corso del primo semestre 2022 sono state attivate le seguenti iniziative:

- sono stati erogati i corsi di formazione al Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001, Misure Anticorruzione e Whistleblowing per il personale amministrativo;

- è stato predisposto un corso on line con finalità informativa annuale sui rischi per gli *Smartworkers*, per la popolazione del Gruppo SEA che svolge attività in tale modalità.

### Welfare

La programmazione delle iniziative di *welfare* aziendale, partita con l'analisi di quanto offerto nel 2021, ha evidenziato una percentuale di lavoratori beneficiari del programma welfare aziendale pari al 71% della popolazione aziendale, in calo rispetto al 2020. In linea con le strategie di SEA di semplificazione e ottimizzazione dei processi aziendali si è optato per digitalizzazione di alcune iniziative di welfare.

Di seguito si segnalano le principali iniziative del primo semestre del 2022 che sono state introdotte o riproposte rispetto agli anni precedenti:

- Borse di studio al merito;
- Richiesta degli abbonamenti ATM e TRENORD;
- Assistente Sociale in Azienda;
- Buono carburante di cui al Ddl 21/2022.

### Comunicazione Interna

Nel corso del primo semestre 2022 le attività di comunicazione interna hanno supportato le due iniziative "SEA for Ukraine": la missione umanitaria con mezzi e dipendenti SEA, realizzata con Fondazione Progetto Arca, e la raccolta alimentare realizzata nei due scali con DHL e Banco Alimentare.

### Relazioni Industriali

Nel primo semestre del 2022 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali sia sulle tematiche operative sia su quelle strettamente legate alla gestione della crisi derivante dal Covid-19 (applicazione CIGS, disposizioni operative, ridefinizione dei protocolli Covid etc.).

In data 20 gennaio 2022 è stato formalizzato il mancato accordo tra SEA e le Organizzazioni Sindacali in merito alla procedura di trasferimento del ramo d'azienda dell'area "non business specific" della direzione ICT di SEA ad AIS.

In data 20 aprile 2022 è stato sottoscritto tra SEA e le Organizzazioni Sindacali un Verbale di Accordo che prevede, in coerenza con gli accordi già precedentemente siglati in SEA, la possibilità di risolvere il rapporto di lavoro per un massimo di 10 lavoratori in forza presso AIS entro il 31 dicembre 2022.

Con l'avvio della *summer season* le Organizzazioni Sindacali sono state informate relativamente alle azioni in essere per far fronte al traffico incrementale. Nello specifico sono stati presentati alcuni progetti di efficientamento delle risorse e i piani di inserimento risorse in somministrazione nelle principali aree operative (PRM, Autisti, BHS, Maintenance).

### Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel primo semestre 2022 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* e, in coerenza con quanto effettuato nel biennio 2020-2021, è stata garantita la prosecuzione dell'iniziativa "Covid-19", finalizzate alla verifica dell'adeguatezza delle misure di contrasto al Covid-19 implementate da SEA in conformità a quanto disciplinato nei Protocolli Operativi Sanitari e nel Protocollo Aziendale, per i servizi di gestione dei passeggeri nei terminal, nei piazzali e negli ambienti di lavoro.

Le criticità rilevate vengono analizzate e l'implementazione delle conseguenti azioni correttive, finalizzate alla riduzione e al controllo dei rischi in ambito SSL, sono condivise e discusse con i responsabili delle funzioni coinvolte.

Per quanto attiene alle attività di Prevenzione Incendi, durante il primo semestre 2022 è stata intensificata la programmazione delle Prove di Emergenza ed Evacuazione per i siti di Malpensa e Linate. 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 tempestività 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 valutazione della qualità dell'aria a Linate e Malpensa. I monitoraggi outdoor sui microinquinanti aerodispersi hanno completato la raccolta dati iniziata nell'autunno precedente con i monitoraggi outdoor e microbiologici. I risultati saranno disponibili a partire dal secondo semestre;
- concludere la campagna Radon effettuata nel 2021 sugli scali societari. I risultati arrivati a inizio 2022 confermano l'idoneità degli ambienti oggetto della valutazione, che registrano valori nettamente inferiori ai livelli di riferimento;
- aggiornare il corso online per la tutela della salute e della sicurezza in smart work, con particolare attenzione ai rischi individuati e alla cooperazione dello smart worker per l'attuazione delle misure di prevenzione attraverso comportamenti che non esponano a tali rischi;
- aggiornare l'elenco delle figure di Preposto e Dirigente per la sicurezza, in coerenza con le novità introdotte al D.Lgs. 81/08 dalla Legge 215/2021.

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, 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](http://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 (ovvero il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e il Comitato Remunerazione e Nomine).

I Comitati sono composti da Consiglieri di Amministrazione non esecutivi e in maggioranza indipendenti. Le prerogative dei Comitati sono stabilite dalle deliberazioni dell'organo amministrativo che li ha istituiti ispirandosi alle raccomandazioni e ai principi del "Codice"; 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 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 precedentemente descritte sono tra loro coordinate e interdipendenti e il Sistema, nel suo complesso, coinvolge - con diversi ruoli e secondo logiche di collaborazione e coordinamento - gli organi amministrativi, gli organi di vigilanza e controllo, il *management* della Società e del Gruppo SEA. Il Consiglio



di Amministrazione di SEA non ha nominato un amministratore esecutivo incaricato di sovrintendere alla funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.

### **Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità**

Il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS), nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 maggio 2022 ed in carica alla data del 30 giugno 2022 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 Controllo, Rischi e Sostenibilità esamina il Piano Annuale di Audit 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' idoneità e funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è affidata alla Direzione *Auditing*. Il Responsabile della Direzione *Auditing* riferisce al 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 Deloitte & Touche SpA. L'incarico è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti in data 24 giugno 2013 ed esteso sino all'esercizio 2022 dall'Assemblea degli Azionisti del 4 maggio 2016. Il Collegio Sindacale e la Società di Revisione si scambiano periodicamente informazioni e dati in relazione ai controlli effettuati.

### **Organismo di Vigilanza ex D.lgs. 231/2001**

L'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 maggio 2022 ed in carica alla data del 30 giugno 2022 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 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 giuri-

diche, 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.

### Procedura per le Operazioni con Parti Correlate

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

La Procedura OPC è pubblicata sul sito internet della Società all'indirizzo [www.seamilano.eu](http://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” Rossel-

la 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.

### Referente per l'Anticorruzione

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

### Misure anticorruzione

SEA, a conferma del proprio impegno nella prevenzione e nel contrasto di pratiche illecite, ha adottato su base volontaria, in assenza di obbligo normativo, apposite misure anticorruzione in coerenza con le finalità della L. 190/2012, che vanno ad affiancare il Modello di Organizzazione e Gestione ex D.lgs. 231/2001. Le misure anticorruzione sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione il 6 febbraio 2020. Il documento include le misure di prevenzione previste nel Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, approvato dal CdA il 22 febbraio 2018 e certificato, in data 8 marzo 2018, secondo la Norma UNI ISO 37001:2016 “Anti-bribery Management System”. La certificazione, a seguito di audit esterno, è stata rinnovata sino a marzo 2024.

### Politiche di diversità

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

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



**GRUPPO SEA**

**BILANCIO CONSOLIDATO**

**SEMESTRALE ABBREVIATO**

Bilancio

Consolidato

semestrale

abbreviato

## PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

### SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA CONSOLIDATA

(in migliaia di euro)	Note	30 giugno 2022		31 dicembre 2021	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	937.840		945.659	
Immobilizzazioni materiali	8.2	142.148		146.556	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	14.900		12.996	
Investimenti immobiliari	8.4	3.400		3.401	
Partecipazioni in società collegate	8.5	73.824		65.745	
Altre partecipazioni	8.6	1		1	
Imposte differite attive	8.7	112.966		118.132	
Altri crediti non correnti	8.8	52.408		52.408	
<b>Totale Attività non correnti (A)</b>		<b>1.337.487</b>	<b>0</b>	<b>1.344.898</b>	<b>0</b>
Rimanenze	8.9	1.804		1.738	
Crediti commerciali	8.10	141.429	15.838	95.928	12.188
Crediti per imposte	8.11	1.222		794	
Altri crediti correnti	8.11	7.161		4.961	
Crediti finanziari correnti	8.12	34.028	34.028	20.542	20.542
Cassa e disponibilità liquide	8.13	119.333		134.173	
<b>Totale Attivo corrente (B)</b>		<b>304.977</b>	<b>49.866</b>	<b>258.136</b>	<b>32.730</b>
<b>Attività destinate alla vendita (C)</b>	6.1	<b>38.053</b>		<b>47.512</b>	
<b>TOTALE ATTIVO (A+B+C)</b>		<b>1.680.517</b>	<b>49.866</b>	<b>1.650.546</b>	<b>32.730</b>
Capitale sociale	8.14	27.500		27.500	
Altre riserve	8.14	132.848		203.525	
Risultato del Gruppo	8.14	164.028		(75.119)	
<b>Patrimonio netto di Gruppo</b>		<b>324.376</b>		<b>155.906</b>	
<b>Patrimonio netto di terzi</b>		<b>29</b>		<b>31</b>	
<b>Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi (D)</b>	8.14	<b>324.405</b>		<b>155.937</b>	
Fondo rischi e oneri	8.15	217.081		213.112	
Fondi relativi al personale	8.16	36.815		44.036	
Passività finanziarie non correnti	8.17	561.334		584.235	
Altri debiti non correnti	8.18	84.736		84.736	
<b>Totale Passività non correnti (E)</b>		<b>899.966</b>		<b>926.119</b>	
Debiti commerciali	8.19	181.874	34.155	145.040	21.877
Debiti per imposte dell'esercizio	8.20	11.080		8.609	
Altri debiti	8.21	200.404		177.234	
Passività finanziarie correnti	8.17	60.875		225.315	
<b>Totale Passivo corrente (F)</b>		<b>454.233</b>	<b>34.155</b>	<b>556.198</b>	<b>21.877</b>
<b>Passività connesse alle attività destinate alla vendita (G)</b>	6.1	<b>1.913</b>		<b>12.292</b>	
<b>TOTALE PASSIVO (E+F+G)</b>		<b>1.356.112</b>	<b>34.155</b>	<b>1.494.609</b>	<b>21.877</b>
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO (D+E+F+G)</b>		<b>1.680.517</b>	<b>34.155</b>	<b>1.650.546</b>	<b>21.877</b>

## CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	1° semestre 2022		1° semestre 2021 riesposto	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	397.426	22.471	103.791	8.913
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	10.844		9.279	
<b>Totale ricavi</b>		<b>408.270</b>	<b>22.471</b>	<b>113.070</b>	<b>8.913</b>
<b>Costi operativi</b>					
Costi del lavoro	9.3	(79.593)		(63.394)	
Materiali di consumo	9.4	(5.187)		(3.206)	
Altri costi operativi	9.5	(108.854)		(64.203)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(10.232)		(8.544)	
<b>Totale costi operativi</b>		<b>(203.866)</b>	<b>(51.205)</b>	<b>(139.347)</b>	<b>(21.384)</b>
<b>Margine Operativo Lordo / EBITDA *</b>		<b>204.404</b>	<b>(28.734)</b>	<b>(26.277)</b>	<b>(12.471)</b>
Accantonamenti netti e svalutazioni	9.7	6.828		(12.887)	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(10.812)		(7.816)	
Ammortamenti	9.9	(32.522)		(33.523)	
<b>Risultato operativo</b>		<b>167.898</b>	<b>(28.734)</b>	<b>(80.503)</b>	<b>(12.471)</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	9.836	9.836	(4.654)	(4.654)
Oneri finanziari	9.11	(8.180)		(12.444)	
Proventi finanziari	9.11	304	300	514	360
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>169.858</b>	<b>(18.598)</b>	<b>(97.087)</b>	<b>(16.765)</b>
Imposte	9.12	(6.749)		22.427	
<b>Risultato netto da attività in funzionamento (A)</b>		<b>163.109</b>	<b>(18.598)</b>	<b>(74.660)</b>	<b>(16.765)</b>
<b>Risultato netto da Attività destinate alla vendita (B)</b>	6.1/9.13	920		701	
<b>Risultato di pertinenza dei terzi (C)</b>		1		1	
<b>Risultato del Gruppo (A+B-C)</b>		<b>164.028</b>	<b>(18.598)</b>	<b>(73.960)</b>	<b>(16.765)</b>
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,66		(0,30)	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.14	0,66		(0,30)	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati del primo semestre 2021 sono stati riclassificati.

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

## CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2022		1° semestre 2021 riesposto	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
<b>Risultato del Gruppo</b>	<b>164.028</b>	<b>(18.598)</b>	<b>(73.960)</b>	<b>(16.765)</b>
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati			844	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati			(203)	
<b>Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>0</b>		<b>641</b>	
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	5.846		626	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(1.404)		(150)	
<b>Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale</b>	<b>4.442</b>		<b>476</b>	
<b>Totale altre componenti dell'utile complessivo</b>	<b>4.442</b>		<b>1.117</b>	
<b>Totale risultato complessivo dell'esercizio</b>	<b>168.470</b>		<b>(72.843)</b>	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	168.469		(72.844)	
- Interessi di minoranza	1		1	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati del primo semestre 2021 sono stati riclassificati.

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	1° semestre 2022		1° semestre 2021 riesposto	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>				
Risultato prima delle imposte	169.858		(97.087)	
<i>Rettifiche:</i>				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	32.522		33.523	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	3.969		2.747	
Variazione dei fondi del personale	(1.483)		(1.246)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	(6.888)		12.436	
Oneri finanziari netti	7.876		11.930	
(Proventi)/ oneri da partecipazioni	(9.836)		4.654	
Altre variazioni non monetarie	(920)		(970)	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle Attività destinate alla vendita	6.980		2.753	
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante</b>	<b>202.078</b>		<b>(31.260)</b>	
Variazione rimanenze	(53)		94	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(41.699)	(3.650)	(27.651)	707
Variazione altre attività non correnti			1	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	61.050	12.278	5.433	7.814
Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle Attività destinate alla vendita	(15.640)		(3.574)	
<b>Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante</b>	<b>3.658</b>	<b>8.628</b>	<b>(25.697)</b>	<b>8.521</b>
Imposte sul reddito pagate	(1.212)		(740)	
Imposte sul reddito pagate delle Attività destinate alla vendita	(4.648)		(2)	
<b>Cash flow generato / (assorbito) dall'attività operativa</b>	<b>199.876</b>	<b>8.628</b>	<b>(57.699)</b>	<b>8.521</b>
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>				
- immateriali <sup>(*)</sup>	(15.541)		(10.378)	
- materiali	(2.661)		(2.517)	
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>				
-materiali e immateriali	1			
Dividendi incassati	1.757	1.757		
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle Attività destinate alla vendita	(170)		(1.703)	
<b>Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di investimento</b>	<b>(16.614)</b>	<b>1.757</b>	<b>(14.598)</b>	
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incrementi / (decrementi) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(195.064)		(261.833)	
Variazione altre attività / passività finanziarie	(14.185)	(13.486)	(3.529)	(2.528)
Dividendi distribuiti	(2)		(2)	
Interessi e commissioni pagati	(2.330)		(13.057)	
Interessi incassati	1		153	
Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di finanziamento delle Attività destinate alla vendita	13.479		2.523	
<b>Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento</b>	<b>(198.101)</b>	<b>(13.486)</b>	<b>(275.745)</b>	<b>(2.528)</b>
<b>Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide</b>	<b>(14.839)</b>	<b>(3.101)</b>	<b>(348.042)</b>	<b>5.993</b>
Disponibilità liquide di inizio periodo	134.208		588.313	
-di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita	35		39	
Disponibilità e mezzi equivalenti di inizio periodo riportati in bilancio	134.173		588.274	
Disponibilità liquide di fine periodo	119.369		240.271	
-di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le Attività destinate alla vendita	36		36	
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine periodo riportati in bilancio	119.333		240.235	

Ai sensi dell'IFRS 5 i dati del primo semestre 2021 sono stati riclassificati.

<sup>(\*)</sup> Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per il primo semestre 2022 è pari 5.720 migliaia di euro a fronte di 3.950 migliaia di euro del primo semestre 2021.

## 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
<b>Saldo al 31 dicembre 2020</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>		<b>331.117</b>	<b>(3.420)</b>	<b>(913)</b>	<b>(128.576)</b>	<b>231.208</b>	<b>28</b>	<b>231.236</b>
<b>Operazioni con gli azionisti</b>										
Destinazione del risultato 2020			(120.367)	(8.209)			128.576	0		0
<b>Altri movimenti</b>										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					(1.096)	913		(183)		(183)
Risultato dell'esercizio							(75.119)	(75.119)	3	(75.116)
<b>Saldo al 31 dicembre 2021</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>(120.367)</b>	<b>322.908</b>	<b>(4.516)</b>	<b>0</b>	<b>(75.119)</b>	<b>155.906</b>	<b>31</b>	<b>155.937</b>
<b>Operazioni con gli azionisti</b>										
Destinazione del risultato 2021				(75.119)			75.119	0	(3)	(3)
<b>Altri movimenti</b>										
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo					4.442			4.442		4.442
Risultato del periodo							164.028	164.028	1	164.029
<b>Saldo al 30 giugno 2022</b>	<b>27.500</b>	<b>5.500</b>	<b>(120.367)</b>	<b>247.789</b>	<b>(74)</b>	<b>0</b>	<b>164.028</b>	<b>324.376</b>	<b>29</b>	<b>324.405</b>

## NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

### 1. INFORMAZIONI GENERALI

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

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

La Società 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).

Il Gruppo SEA, attraverso la società SEA Energia, produce energia elettrica e termica destinata sia alla copertura del fabbisogno dei propri aeroporti, sia alla vendita al mercato esterno. SEA ha assunto nel corso dell'esercizio 2021 la decisione di dismettere la linea di *business energy*, procedendo in data 12 luglio 2021 alla pubblicazione del bando relativo al dialogo competitivo per la cessione del 100% di SEA Energia S.p.A e per l'affidamento dei contratti per la somministrazione di energia termica e di energia elettrica. L'iniziativa ha lo scopo di individuare l'aggiudicatario che offra le migliori condizioni contrattuali ed economiche per l'acquisto

della società e per la fornitura agli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa di energia elettrica e termica in conformità agli obblighi concessori gravanti su SEA. Al contempo, nell'ambito della propria strategia di sostenibilità, SEA è alla ricerca di un partner che fornisca valore aggiunto nella gestione energetica dei suoi aeroporti di Milano, con l'obiettivo di azzerare le emissioni CO<sub>2</sub> entro il 2030. Le citate determinazioni hanno implicato quindi l'applicazione dell'IFRS 5.

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 e del supporto all'uso degli stessi.

Si segnala che il Gruppo detiene al 30 giugno 2022 le seguenti partecipazioni in società collegate e valutate con il metodo del Patrimonio netto: (i) Dufrital (partecipazione del 40%) che opera nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Firenze, Genova e Verona; (ii) Malpensa Logistica Europa (partecipazione del 25%) che opera nelle attività di logistica integrata; (iii) SEA Services (partecipazione del 40%) che è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano; (iv) Disma (partecipazione del 18,75%) che è attiva nella gestione di un impianto per lo stoccaggio e la distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'Aeroporto di Milano Malpensa; (v) SACBO (partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale) società a cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio, e (vi) Airport Handling (partecipazione pari al 30% del capitale sociale) società che si occupa di servizi di assistenza ai passeggeri, alle merci e agli aeromobili ed equipaggi di tutti i vettori.

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

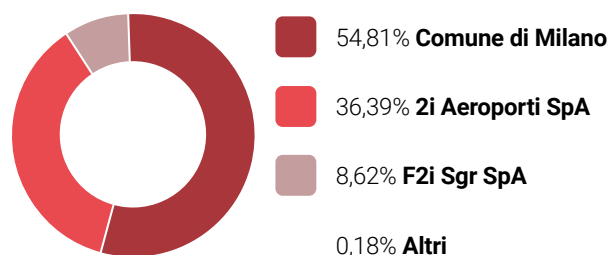
Alla data di predisposizione del presente documento l'azionariato è così suddiviso:

### Azionisti pubblici 8 enti/società

Comune di Milano <sup>(*)</sup>	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri Azionisti pubblici	0,08%
<b>Totale</b>	<b>54,95%</b>

### Azionisti privati

2i Aeroporti SpA	36,39%
F2i Sgr SpA <sup>(**)</sup>	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
<b>Totale</b>	<b>45,05%</b>



<sup>(\*)</sup> Titolare di azioni di categoria A

<sup>(\*\*)</sup> In nome e per conto di F2i - secondo Fondo italiano per le infrastrutture

## 2. CONFORMITÀ AI PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore alla data di approvazione dello stesso, emessi dall'*International Accounting Standards Board* e omologati dall'Unione Europea. Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC"), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* ("SIC"). In particolare, il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in applicazione dello IAS 34 relativo ai bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, tale Bilancio Consolidato semestrale abbreviato non comprende, pertanto, tutte le informazioni richieste dal bilancio annuale e deve essere letto unitamente al bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, 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 2022 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2021, 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 2022. Se nel futuro tali stime e assunzioni, che sono basate sulla miglior valutazione da parte degli Amministratori stessi, dovessero differire dalle circostanze effettive, sarebbero modificate in modo appropriato nel periodo in cui le circostanze stesse variano. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi immediatamente a Conto Economico.

### L. 30 dicembre 2020, n. 178

Si evidenzia, inoltre, che la L. 30 dicembre 2020, n. 178: "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" ai commi 714-720, al fine di mitigare gli effetti economici sull'intero settore aeroportuale derivanti dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha istituito un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro, destinato alla compensazione, nel limite di 450 milioni di euro, dei danni subiti dai gestori aeroportuali in possesso del prescritto Certificato rilasciato da ENAC. Con il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, comma 2, il fondo è stato incrementato di 300 milioni di euro, di cui 285 milioni sono destinati ai gestori aeroportuali, portando a 735 milioni di euro la quota del fondo destinata a compensare i danni subiti dalle società di gestione. La Commissione Europea in data 26 luglio 2021 ha diramato un comunicato stampa con cui rende noto di aver approvato, ai sensi dell'art. 107 2b del TFUE, il regime di aiuti di cui sopra. In data 28 dicembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale, entrando contestualmente in vigore, il Decreto Attuativo che definisce le modalità attuative e i criteri di determinazione e di erogazione del contributo nel rispetto dei limiti e delle indicazioni di cui alla decisione della Commissione Europea. SEA ha identificato il contributo della L. 30 dicembre 2020, n. 178 come

rientrante nella fattispecie prevista dal principio contabile di riferimento IAS 20 al paragrafo 3: "I contributi pubblici sono quelli che si manifestano sotto forma di trasferimenti di risorse a un'entità a condizione che questa abbia rispettato, o si impegni a rispettare, certe condizioni relative alle sue attività operative". Pertanto, ha adottato le linee guida dettate da questo principio per determinare l'iscrivibilità di tale contributo. In particolare, il paragrafo 8 dello IAS 20 prevede che «un contributo pubblico non può essere rilevato finché non esiste una ragionevole certezza che l'entità rispetterà le condizioni previste, e che il contributo sarà ricevuto. La riscossione di un contributo non fornisce, di per sé, la prova definitiva che le condizioni connesse al contributo siano state, o saranno, rispettate». La Società, in accordo con il principio contabile sopra richiamato che prevede l'iscrivibilità di un contributo pubblico nel prospetto dell'utile (perdita) dell'esercizio in cui diventa esigibile e associando all'idea di esigibilità il perfezionamento del percorso definito dagli articoli 4 e 5 del Decreto Attuativo, non considerando lo stesso una pura formalità ma, dando valenza sostanziale a tutti gli adempimenti sopra citati, ha ritenuto di non registrare nel conto economico 2021 tale contributo, ed ha rimandato l'iscrizione all'esercizio in cui il contributo stesso è divenuto esigibile, ovvero quando l'iter procedurale descritto dal Decreto Attuativo si è concluso, ovvero nel primo semestre 2022. Il Decreto Attuativo fornisce la descrizione della modalità da seguire per far sì che tale esigibilità si concretizzi, ma non costituisce di per sé il diritto per l'Entità di esigere il contributo. A supporto di tale tesi sussiste anche il fatto che ENAC, nella sua istruttoria, possa ricalcolare l'importo da assegnare a ciascun richiedente. Per questo motivo, l'importo definito prima della conclusione dell'iter procedurale descritto nel Decreto Attuativo è da considerarsi stimato, e come tale non certo, per quanto supportato da conteggi asseverati da un terzo esterno. Tali stime sono legate anche alla costruzione dello scenario «controfattuale», utilizzato nell'analisi, che recepisce alcune rettifiche specifiche della situazione di SEA SpA al fine di approssimare ciò che sarebbe accaduto in assenza di pandemia durante il periodo oggetto di analisi e quindi per definizione ipotetico. Pertanto, la Società ha valutato che il requisito di esigibilità, e conseguentemente di iscrिवibilità del contributo, è stato raggiunto solo nel corso del primo semestre del 2022.

### 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 analizzate al fine di identificare l'esistenza di eventuali indicatori di riduzione del loro valore. Nel caso sia identificata la presenza di tali

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

### Impairment test

Nonostante il contesto di mercato e le performance economiche del Gruppo SEA in miglioramento, in sede di redazione del bilancio annuale 2021, sono stati rilevati alcuni fatti che avrebbero potuto determinare delle perdite di valore sulle immobilizzazioni materiali, immateriali, sui diritti d'uso e sugli investimenti immobiliari. È stato quindi effettuato un test di impairment sui suddetti valori, non evidenziando perdite durevoli di valore delle attività iscritte a bilancio (per ulteriori dettagli si rimanda a quanto riportato nella relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2021).

Al 30 giugno 2022 il Gruppo SEA ha nuovamente verificato la presenza di indicatori di impairment, anche ulteriori a quelli analizzati alla fine dell'esercizio precedente, con particolare riferimento all'andamento del traffico passeggeri e dei costi energetici.

### Traffico passeggeri:

- Il traffico passeggeri, che già nel 2021 aveva registrato un miglioramento rispetto al 2020, nel primo semestre 2022 è risultato superiore rispetto alle previsioni alla base dell'impairment test al 31 dicembre 2021;



- Le più aggiornate proiezioni elaborate dal Gruppo SEA confermano anche per i prossimi mesi il trend di recupero del traffico registrato a partire dal secondo trimestre 2022: ipotesi confermata anche da recenti studi di settore e report specialistici;
- Lo scoppio del conflitto tra Russia e Ucraina e il conseguente azzeramento dei collegamenti con tali Paesi non hanno generato impatti rilevanti sul traffico del primo semestre 2022, visto il peso residuale di questa regione geografica sul traffico previsto per il 2022; anche in caso di permanenza del conflitto, si prevede una limitata influenza di questo evento sui prossimi esercizi;
- L'effetto derivante dal rafforzamento delle misure restrittive in risposta alla pandemia da Covid-19 in alcuni Paesi dell'estremo oriente, tra cui la Cina, ha avuto effetti limitati sul traffico dell'anno in corso; si prevede un recupero (sebbene ritardato) di questi segmenti di traffico nel 2023;
- Il recente fenomeno delle cancellazioni di voli, registrato con particolare intensità a partire dal mese di giugno presso alcuni aeroporti europei, non sembra, al momento, avere un impatto significativo sul traffico passeggeri di Linate e Malpensa, in quanto le cancellazioni operative di voli risultano bilanciate da un incremento del riempimento medio dei voli operati.

#### **Costi energetici:**

- I costi energetici hanno registrato nel corso del primo semestre 2022 una significativa crescita, sia rispetto al precedente esercizio, sia rispetto alle previsioni alla base dell'impairment test al 31 dicembre 2021;
- Le più aggiornate proiezioni sull'andamento dei costi energetici prevedono, anche per i prossimi mesi, il mantenimento degli attuali livelli di costo.

Al 30 giugno 2022, il rilevante gap tra carrying amount e valore d'uso degli asset, risultato dall'analisi di impairment al 31 dicembre 2021, e la previsione di un traffico 2022 superiore rispetto alle previsioni portano il Gruppo SEA a ritenere ancora valide le risultanze dell'analisi di impairment al 31 dicembre 2021 anche nella circostanza che i costi energetici permanessero ai livelli attuali senza, quindi, che si renda necessario l'esercizio di uno nuovo test di impairment.

Al 31 dicembre 2021, l'impairment test sulle partecipazioni in SACBO, Dufrital, SEA Services e Airport Handling, società collegate che per la tipologia di attività svolta risentono delle stesse dinamiche di mercato che influenzano il Gruppo SEA, non aveva evidenziato la necessità di procedere a svalutazioni.

Al 30 giugno 2022, il miglioramento delle condizioni di mercato sopra descritto ha portato le società collegate a registrare risultati in linea o migliorativi rispetto alle previsioni alla base dell'impairment al 31 dicembre 2021, non determinando la necessità di verificare eventuali perdite di valore rispetto ai valori di carico.

## **2.1 Principi contabili di recente emissione**

### **Principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS applicati dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2022**

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

- Amendments to IFRS 3 Business Combinations: le modifiche hanno lo scopo di aggiornare il riferimento presente nell'IFRS 3 al Conceptual Framework nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni del principio;
- Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment: le modifiche hanno lo scopo di non consentire la deduzione dal costo delle attività materiali l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti nella fase di test dell'attività stessa;
- Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets: l'emendamento chiarisce che nella stima sull'eventuale onerosità di un contratto si devono considerare tutti i costi direttamente imputabili al contratto;
- Annual Improvements 2018-2020: le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards, all'IFRS 9 Financial Instruments, allo IAS 41 Agriculture e agli Illustrative Examples dell'IFRS 16 Leases.

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

### **Principi contabili, Emendamenti ed Interpretazioni IFRS e IFRIC omologati dall'Unione Europea, non ancora obbligatoriamente applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo al 30 giugno 2022**

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

- In data 18 maggio 2017 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 17 – Insurance Contracts che è destinato a sostituire il principio IFRS 4 – Insurance Contracts;
- In data 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato due emendamenti denominati “Disclosure of Accounting Policies - Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2” e “Definition of Accounting Estimates - Amendments to IAS 8”. Le modifiche sono volte a migliorare la disclosure sulle accounting policy.

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

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

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

- In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current”. Il documento ha l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine;
- In data 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction”. Il documento chiarisce come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento;
- In data 9 dicembre 2021, lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information”. L'emendamento è un'opzione di transizione relativa alle informazioni comparative sulle attività finanziarie presentate alla data di applicazione iniziale dell'IFRS 17.

## **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 2022 e al 31 dicembre 2021, del Conto Economico Consolidato, del Conto Economico Consolidato complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2022 e al 30 giugno 2021, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato al 30 giugno 2022 e 31 dicembre 2021 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, con riferimento ai dati comparativi, nella descritta circostanza di uscita da un settore strategico (ai sensi dell'IFRS 8, è così definito il settore *energy*), il principio contabile IFRS 5 prevede che il conto economico *energy* non concorra al risultato dell'esercizio su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di *business* sia esposto in una specifica linea distinta del conto economico denominata “Risultato netto da attività destinate alla vendita”; stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al settore *energy*, che non concorrono agli attivi e passivi delle attività continue ma vengono esposti sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo. Il principio IFRS 5 richiede altresì che il conto economico dell'esercizio comparativo venga riesposto in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività continuate e discontinue nei due esercizi esposti nella comunicazione finanziaria. In apposito paragrafo delle presenti note esplicative, cui si rinvia (“Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da attività cessate”), viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle attività cessate così come presentate nel conto economico consolidato, nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata e nel rendiconto finanziario consolidato.

### **Presentazione dei rapporti in essere tra Continuing Operations e Discontinued Operations**

Si ricorda che né l'IFRS 5 né lo IAS 1 forniscono indicazioni sulle modalità di presentazione delle transazioni tra Continuing e Discontinued Operations. Il metodo scelto ha portato a rappresentare tali transazioni come se le attività destinate alla vendita fossero già uscite dall'area di consolidamento del Gruppo SEA e quindi come se l'operazione fosse già avvenuta alla data di bilancio. Pertanto, nel Bilancio consolidato: (i) le singole voci di conto economico e di stato patrimoniale relative alle Continuing Operations sono state esposte senza tener conto dell'elisione delle transazioni infragruppo avvenute tra le due Operations; (ii) le poste economiche e patrimoniali riferite alle Discontinued Operations includono anche l'effetto delle elisioni di consolidato dei rapporti tra le due Operations. I valori economici e patrimoniali di tali rapporti sono evidenziati nelle tabelle che seguono. Il criterio adottato ha consentito in particolare di rappresentare il risultato e la marginalità delle Continuing Operations in modo comparabile ai risultati e alla marginalità che il Gruppo avrà dopo la dismissione delle attività destinate alla vendita.

### **Dati comparativi**

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

- tutti i dati economici e di flusso riferiti al 30 giugno 2021 sono stati riesposti per consentire un confronto omogeneo con quelli del 30 giugno 2022;
- i dati patrimoniali al 31 dicembre 2021 sono quelli pubblicati nel Bilancio consolidato 2021.

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 2022 è stata redatta in migliaia di euro così come le tabelle incluse nelle Note Esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2022 è assoggettata a revisione contabile limitata da parte della Società di Revisione, Deloitte & Touche SpA, revisore legale della Società e del Gruppo ed è oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo SEA SpA del 27 luglio 2022.

### 2.3 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2022:

Ragione Sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 30/06/2022 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2021 (euro)
SEA Energia S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000	5.200.000
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Airport ICT Services S.r.l.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	25.000	25.000
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
SEA Services S.r.l.	Via Caldera, 21 - Milano	105.000	105.000
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000	6.000.000
Disma S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000
Airport Handling S.p.A.	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	5.000.000	5.000.000

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2022, con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 30/06/2022	% Possesso del Gruppo al 30/06/2022	% Possesso del Gruppo al 31/12/2021
SEA Energia S.p.A.	IFRS 5	100%	100%
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%
SEA Services S.r.l.	Patr. Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Patr. Netto	25%	25%
Disma S.p.A.	Patr. Netto	18,75%	18,75%
Airport Handling S.p.A.	Patr. Netto	30%	30%

## 3. CRITERI DI VALUTAZIONE E METODOLOGIE DI CONSOLIDAMENTO

I criteri di rilevazione e valutazione adottati nella preparazione della Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2022 sono gli stessi adottati nella redazione della Relazione Finanziaria annuale 2021 alla quale si rinvia.

## 4. GESTIONE DEI RISCHI

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

### 4.1 Rischio credito

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

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

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

Il Gruppo SEA ha implementato procedure e azioni per il monitoraggio dei flussi di incassi attesi e le eventuali azioni di recupero.

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

Nel primo semestre 2022 il credito complessivo, rispetto al 2021, è incrementato in seguito all'aumento del fatturato, ne consegue un decremento del rapporto crediti commerciali e fidejussioni/depositi cauzionali.

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

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

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

### Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Crediti commerciali verso clienti	239.872	209.694
- di cui scaduto	139.269	146.575
Fondo svalutazione crediti commerciali	(113.231)	(124.149)
Crediti commerciali verso imprese collegate	14.987	10.565
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(199)	(182)
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>141.429</b>	<b>95.928</b>

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

### Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
da meno di 180 giorni	10.491	28.096
da più di 180 giorni	128.778	118.479
<b>Totale crediti commerciali scaduti</b>	<b>139.269</b>	<b>146.575</b>

Il credito scaduto risulta diminuito rispetto al 2021.

La riduzione del fondo svalutazione crediti rispetto al 2021 è correlata all'accordo transattivo concluso con Alitalia in A.S. a cui è seguito, nel mese di luglio 2022, un pagamento da parte del vettore di 14,8 milioni di euro.

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

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

Nel corso del 2020, a seguito della crisi del settore aeroportuale dovuta al Covid-19 e delle conseguenti difficoltà finanziarie in cui versavano molte compagnie aeree e diversi operatori commerciali, la società ha previsto la rivisitazione dei rating per ogni singolo cliente sulla base dell'esposizione e delle informazioni sui rating disponibili delle principali agenzie internazionali, con conseguente riduzione di almeno una classe per i rating di molti clienti. Attualmente, alla luce del miglioramento dei dati di traffico, alcuni rating sono stati rivisti.

## 4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del primo semestre 2022 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

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

### a) Rischio tasso di interesse

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

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

Il ricorso al tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di cash flow). Si segnala che al 30 giugno 2022 (i) il debito finanziario lordo del Gruppo SEA esposto a tale rischio è di circa il 40%, 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, a seguito della scadenza naturale degli stessi nel corso del secondo semestre 2021.

Al 30 giugno 2022 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (esclusivamente costituiti dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito a medio-lungo termine al 30 giugno 2022 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno spread compreso fra lo 0,25% e il 2,50%, e non considera l'effetto di eventuali garanzie accessorie).

## Contratti di Finanziamento a medio-lungo termine

(in migliaia di euro)	Scadenza	30 giugno 2022		31 dicembre 2021		
		Importo	Tasso medio	Scadenza	Importo	Tasso medio
<b>Obbligazioni</b>	<b>2025</b>	<b>300.000</b>	<b>3,500%</b>	<b>2025</b>	<b>300.000</b>	<b>3,500%</b>
<b>Finanziamenti Bancari su raccolta BEI</b>	<b>dal 2023 al 2040</b>	<b>220.345</b>	<b>0,73%</b>	<b>dal 2023 al 2040</b>	<b>232.946</b>	<b>0,72%</b>
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		39.826	2,41%		43.628	2,54%
<i>o/w a Tasso Variabile<sup>(*)</sup></i>		180.519	0,36%		189.318	0,30%
<b>Altri Finanziamenti Bancari</b>	<b>dal 2022 al 2024</b>	<b>81.318</b>	<b>0,50%</b>	<b>dal 2022 al 2024</b>	<b>263.782</b>	<b>0,39%</b>
<i>o/w a Tasso Fisso</i>						
<i>o/w a Tasso Variabile</i>		81.318	0,50%		263.782	0,39%
<b>Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine</b>		<b>601.663</b>	<b>2,08%</b>		<b>796.728</b>	<b>1,66%</b>

<sup>(\*)</sup> Include: 67,5 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio lungo termine al 30 giugno 2022 è pari a 601.663 migliaia di euro, in riduzione di 195.065 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2021. Su tale valore ha inciso (i) il rimborso di una significativa parte dei term loans bancari con durata biennale sottoscritti nel 2020 per far fronte ai fabbisogni della pandemia Covid-19, (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 2022 è pari a 2,08%, in aumento di 42 bps rispetto a fine dicembre 2021, dinamica su cui ha inciso il rimborso dei term loans 2020, erogati a tassi particolarmente competitivi, e l'andamento dei tassi di interesse, che risultano in aumento a seguito dell'annunciato termine del supporto monetario da parte della BCE. Considerando il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari a 2,21%, in aumento di 45bps rispetto a fine 2021.

Al 30 giugno 2022 il Gruppo ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi 300 milioni di euro nominali.

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

Il fair value dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario al 30 giugno 2022 è pari a 607.626 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 828.246 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). 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 2022;
- 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).

Si segnala che al 30 giugno 2022 il Gruppo SEA non ha contratti derivati in essere.



## b) Rischio di cambio

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

## c) Rischio prezzo delle commodity

Il Gruppo SEA è esposto alle variazioni dei prezzi delle commodity energetiche, ovvero gas, energia elettrica e termica e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società e al relativo fabbisogno energetico. A partire dalla seconda metà dell'esercizio 2021 e ancora più marcatamente nel primo semestre 2022 si è assistito a notevoli incrementi di prezzo delle materie prime energetiche determinati prima dal quadro macro-economico globale e poi dall'incertezza del contesto geopolitico internazionale derivante dalla guerra Russia-Ucraina scoppiata a febbraio 2022. Tale volatilità del prezzo delle materie prime energetiche potrebbe perdurare anche nella restante parte dell'anno, continuando ad esporre il Gruppo a maggiori costi di approvvigionamento rispetto alle previsioni e una erosione della marginalità nel breve periodo.

Nel corso del primo semestre 2022, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio.

## 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 2022 il Gruppo SEA dispone di 119 milioni di euro di risorse liquide, a cui si aggiungono (i) linee di credito irrevocabili non utilizzate per 330 milioni di euro, di cui 260 milioni di euro relativi a linee revolving disponibili in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024, e 70 milioni di euro relativi a linee su raccolta BEI, utilizzabili entro febbraio 2023 e (ii) 138 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa. Si segnala che il Gruppo SEA ha avviato con il sistema bancario un processo per la ridefinizione delle linee revolving esistenti, con l'obiettivo di continuare a disporre di una solida struttura finanziaria anche nei prossimi anni.

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, oneri finanziari su strumenti derivati e leasing) e commerciali in essere al 30 giugno 2022 e al 31 dicembre 2021:

### Passività al 30 giugno 2022

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	65,4	129,4	365,2	124,9	684,8
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2,0	3,2	3,5	5,7	14,4
Debiti commerciali	181,9				181,9
<b>Totale debito</b>	<b>249,2</b>	<b>132,6</b>	<b>368,7</b>	<b>130,6</b>	<b>881,1</b>

### Passività al 31 dicembre 2021

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	233,9	138,5	362,0	126,8	861,3
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2,0	4,8	1,0	4,5	12,3
Debiti commerciali	145,0				145,0
<b>Totale debito</b>	<b>380,9</b>	<b>143,3</b>	<b>363,0</b>	<b>131,3</b>	<b>1.018,6</b>

Per il perdurare dell'emergenza Covid-19, sui finanziamenti outstanding e le linee committed disponibili, SEA ha richiesto ed ottenuto dalle banche finanziatrici la proroga della temporanea sospensione della verifica dei parametri finanziari inclusi nei contratti (holiday covenant) per le testing date sino al 30 giugno 2022 compreso. Con riferimento ai nuovi Term Loans sottoscritti ed erogati nel 2020, i cui parametri finanziari inclusi nei contratti sono stati individuati sulla base di scenari che già includevano l'impatto della pandemia Covid-19, il parametro finanziario è stato rispettato.

Al 30 giugno 2022 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dalle quote capitali in ammortamento della parte residua dei Term Loans 2020 e dei prestiti BEI, e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. Le risorse finanziarie disponibili assicurano la copertura delle scadenze dell'indebitamento finanziario del Gruppo SEA assicurando anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

#### 4.4 Sensitivity

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

In particolare, l'analisi ha considerato:

- depositi bancari;
- finanziamenti;
- strumenti derivati di copertura dal rischio tasso, chiusi 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 2022 e al 30 giugno 2021, 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;
  - gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). Con riferimento ai *fair value* i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento. Si segnala che al 30 giugno 2022 il Gruppo SEA non ha contratti derivati in essere.

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

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022		30 giugno 2021	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) <sup>(1)</sup>	-0,87	265,69	-761,55	2.068,62
Finanziamenti (interessi passivi) <sup>(2)</sup>	485,38	-403,10	123,76	-1.530,55
Strumenti derivati di copertura (flussi) <sup>(3)</sup>	0,00	0,00	-64,42	64,42
Strumenti derivati di copertura ( <i>fair value</i> ) <sup>(4)</sup>	0,00	0,00	-0,90	0,94

<sup>(1)</sup> + = maggiori interessi attivi; - = minori interessi attivi

<sup>(2)</sup> + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi

<sup>(3)</sup> + = ricavo da copertura; - = costo da copertura

<sup>(4)</sup> quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture

Si precisa che sui risultati della *sensitivity analysis* condotta su alcune voci delle tabelle precedenti influisce il basso livello dei tassi di interesse di mercato. Applicando una variazione di -50 *basis point* all'attuale curva dei tassi di interesse di mercato, i flussi relativi a Conti Correnti e Finanziamenti risulterebbero di segno opposto a quelli previsti dalle relative tipologie di contratto; in tali casi, tali flussi sono stati posti pari a zero.

## 5. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 30 giugno 2022 e al 31 dicembre 2021 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.

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022				Totale
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		96			96
Crediti commerciali		141.429			141.429
Crediti per imposte		1.222			1.222
Altri crediti correnti		7.161			7.161
Cassa e disponibilità liquide		119.333			119.333
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>269.241</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>269.242</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				548.901	548.901
- di cui debito verso obbligazionisti				298.865	298.865
Passività finanziarie non correnti per leasing				12.433	12.433
Altri debiti non correnti				84.736	84.736
Debiti commerciali				181.874	181.874
Debiti per imposte dell'esercizio				11.080	11.080
Altri debiti correnti				200.405	200.405
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				58.849	58.849
Passività finanziarie correnti per leasing				2.026	2.026
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.100.304</b>	<b>1.100.304</b>

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021				Totale
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
Altre partecipazioni	1				1
Altri crediti non correnti		96			96
Crediti commerciali		95.928			95.928
Crediti per imposte		794			794
Altri crediti correnti		4.961			4.961
Cassa e disponibilità liquide		134.173			134.173
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>235.952</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>235.953</b>
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing				573.871	573.871
- di cui debito verso obbligazionisti				298.708	298.708
Passività finanziarie non correnti per leasing				10.364	10.364
Altri debiti non correnti				84.736	84.736
Debiti commerciali				145.040	145.040
Debiti per imposte dell'esercizio				8.609	8.609
Altri debiti correnti				177.234	177.234
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				223.422	223.422
Passività finanziarie correnti per leasing				1.893	1.893
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.225.169</b>	<b>1.225.169</b>

## 6. INFORMATIVA SUL FAIR VALUE

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

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

Nella tabella di seguito vengono rappresentate le attività e le passività del Gruppo che sono misurate al *fair value* al 30 giugno 2022 e al 31 dicembre 2021:

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati			
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			1
Strumenti finanziari derivati			
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

### 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 2022 e 31 dicembre 2021 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* sono riconducibili al conto economico di SEA Energia SpA per l'intero esercizio con le opportune rettifiche IAS/IFRS.
- Le singole voci di conto economico relative alle *Attività in funzionamento* sono presentate senza tenere conto dell'elisione delle transazioni infragruppo avvenute tra le due *Attività in funzionamento* e *Attività destinate alla vendita* mentre la voce *Risultato netto da Attività destinate alla vendita* comprende gli effetti complessivi dell'elisione di tali transazioni.
- A livello patrimoniale-finanziario, il consolidamento delle *Attività in funzionamento* e delle *Attività destinate alla vendita* implica, così come descritto in precedenza, l'elisione delle transazioni infragruppo avvenute tra loro, in modo che gli ammontari iscritti alle *Attività in funzionamento* e alle *Attività destinate alla vendita* rappresentino i saldi attivi e passivi risultanti da transazioni con soggetti esterni rispetto al Gruppo nel suo complesso. Ne consegue che tali saldi potrebbero, non essere rappresentativi della situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo SEA post discontinuità del *business energy*. Le dovute elisioni di tali rapporti sono state inserite nell'attivo tra le *Attività destinate alla vendita* e nel passivo tra le *Passività connesse alle attività destinate alla vendita*, in modo da presentare correttamente il totale attivo e totale passivo del Gruppo nel suo complesso.

- 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. Tali voci si riferiscono ai soli flussi risultanti da transazioni con soggetti esterni al Gruppo. Ne consegue che i flussi relativi alle *Attività in funzionamento* e quelli relativi alle *Attività destinate alla vendita* potrebbero non essere rappresentativi dei flussi finanziari del Gruppo SEA post discontinuità del *business energy*. 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 2022	1° semestre 2021
Ricavi di gestione	81.668	20.919
<b>Totale ricavi</b>	<b>81.668</b>	<b>20.919</b>
<b>Costi operativi</b>		
Costi del lavoro	(1.074)	(1.042)
Materiali di consumo	(71.389)	(15.245)
Altri costi operativi	(2.250)	(1.863)
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(74.713)</b>	<b>(18.150)</b>
<b>Margine Operativo lordo / EBITDA</b>	<b>6.955</b>	<b>2.769</b>
Accantonamenti netti e svalutazioni	6	6
Ammortamenti	(1.993)	(1.455)
<b>Risultato operativo</b>	<b>4.968</b>	<b>1.320</b>
Oneri finanziari	(305)	(361)
Proventi finanziari		6
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>4.663</b>	<b>964</b>
Imposte	(3.743)	(264)
<b>Risultato netto da Attività destinate alla vendita</b>	<b>920</b>	<b>701</b>

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

I ricavi di energia elettrica ammontano a complessivi 55.357 migliaia di euro e sono così composti:

- ricavi verso la controllante SEA per 16.654 migliaia di euro;
- ricavi per cessioni di energia a terzi (Borsa e mercato libero) per 38.703 migliaia di euro in aumento di 32.605 migliaia di euro per effetto principalmente dell'incremento dei prezzi.

I ricavi per energia termica ammontano a 24.047 migliaia di euro e sono di seguito dettagliati:

- ricavi verso la controllante SEA per 16.986 migliaia di euro;
- ricavi per cessioni di energia termica a terzi per 7.061 migliaia di euro in aumento di 4.743 migliaia di euro (+204,8% rispetto al 30 giugno 2021).

Gli altri ricavi, pari a 2.264 migliaia di euro, si riferiscono ai "certificati bianchi" maturati nel primo semestre del 2022 relativi dell'entrata in funzione della nuova turbina TGE della centrale di Malpensa.

I costi operativi sostenuti nel primo semestre 2022, pari a 74.713 migliaia di euro, aumentano di 56.563 migliaia di euro rispetto al primo semestre del 2021. La variazione è spiegata principalmente da:

- costo del metano che ammonta nel primo semestre 2022 a 47.087 migliaia di euro, in aumento (a causa dell'effetto prezzo) di 34.938 migliaia di euro rispetto al 30 giugno 2021;
- oneri relativi alle quote di CO<sub>2</sub> maturate nel primo semestre del 2022 per 6.850 migliaia di euro, in aumento di 4.314 migliaia di euro rispetto al 30 giugno 2021, per effetto dell'incremento dei costi unitari a fronte di minori quantità di CO<sub>2</sub> emesse.

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni sono pari a 1.993 migliaia di euro. Rispetto al primo semestre 2021 tale voce mostra un incremento principalmente per effetto dell'inizio dell'ammortamento della nuova turbina TGE della centrale di Malpensa.

Gli oneri finanziari netti sono pari a 305 migliaia di euro, in diminuzione di 50 migliaia di euro. La variazione positiva è determinata principalmente da minori interessi passivi dovuti alla controllante SEA per la gestione della tesoreria centralizzata.

La voce imposte, pari a 3.743 migliaia di euro, include il contributo straordinario contro il caro bollette (di cui all'articolo 37 del decreto-legge 31 marzo 2022, n. 21) per 2.389 migliaia di euro.

Le attività e le passività connesse alle *Attività destinate alla vendita* al 30 giugno 2022 e al 31 dicembre 2021 sono di seguito riportate:

### Situazione Patrimoniale e Finanziaria delle Attività destinate alla vendita

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Immobilizzazioni immateriali	104	125
Immobilizzazioni materiali	54.747	56.539
Diritti d'uso beni in leasing	34	54
Imposte differite attive	1.744	2.377
Altri crediti non correnti	12	12
Rimanenze	7	12
Crediti commerciali	32.716	15.383
Crediti per imposte	983	475
Altri crediti correnti	5.559	5.111
Cassa e disponibilità liquide	36	35
Elisione crediti e debiti vs attività destinate alla vendita	(57.889)	(32.611)
<b>TOTALE ATTIVO DELLE ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA</b>	<b>38.053</b>	<b>47.512</b>
Capitale sociale	5.200	5.200
Altre riserve	30.020	27.920
Risultato dell'esercizio	920	2.100
Fondo rischi e oneri	490	490
Fondi relativi al personale	423	398
Passività finanziarie non correnti	26	38
Debiti commerciali	18.047	13.153
Debiti per imposte dell'esercizio	1.663	2.689
Altri debiti	5.112	7.574
Passività finanziarie correnti	34.041	20.561
Elisione crediti e debiti vs attività destinate alla vendita	(57.889)	(32.611)
<b>TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO DELLE ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA</b>	<b>38.053</b>	<b>47.512</b>

Le immobilizzazioni materiali sono diminuite di euro 1.792 migliaia per effetto principalmente degli ammortamenti del primo semestre 2022 che continuano a decorrere. L'incremento dell'attivo corrente è principalmente riconducibile all'incremento dei crediti commerciali verso la controllante per 12.612 migliaia di euro. L'incremento della voce debiti commerciali è legato principalmente all'incremento dei debiti per l'acquisto del metano.

I debiti derivanti dalla gestione della tesoreria centralizzata del Gruppo SEA sono pari a 34.028 migliaia di euro (20.542 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

Il patrimonio netto delle attività destinate alla vendita è aumentato di euro 920 migliaia rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto del risultato positivo del periodo.

Il dettaglio dei flussi finanziari relativi alle Attività destinate alla vendita è di seguito riportato:

### Rendiconto Finanziario delle Attività destinate alla vendita

(in migliaia di euro)	1° semestre 2022	1° semestre 2021
<b>Cash flow derivante dall'attività operativa</b>		
Risultato prima delle imposte	4.663	965
<i>Rettifiche:</i>		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	1.993	1455
Variazione dei fondi del personale	25	(16)
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	(6)	(6)
Oneri finanziari netti	305	355
<b>Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle attività destinate alla vendita</b>	<b>6.980</b>	<b>2.753</b>
Variazione rimanenze	5	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(18.284)	(2.999)
Variazione altre attività non correnti		2
Variazione debiti commerciali e altri debiti	2.639	(577)
<b>Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante delle attività destinate alla vendita</b>	<b>(15.640)</b>	<b>(3.574)</b>
Imposte sul reddito pagate	(4.648)	(2)
<b>Cash flow generato/ (assorbito) dall'attività operativa delle attività destinate alla vendita</b>	<b>(13.308)</b>	<b>(823)</b>
Investimenti in immobilizzazioni:		
-immateriale		(2)
-materiali	(170)	(1.702)
Disinvestimenti in immobilizzazioni:		
-materiali		1
<b>Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di investimento delle attività destinate alla vendita</b>	<b>(170)</b>	<b>(1.703)</b>
Variazione attività / passività finanziarie	13.479	2.523
Interessi e commissioni pagati		
<b>Cash flow generato / (assorbito) dall'attività di finanziamento delle attività destinate alla vendita</b>	<b>13.479</b>	<b>2.523</b>
<b>Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide delle attività destinate alla vendita</b>	<b>1</b>	<b>(3)</b>
Disponibilità liquide di inizio periodo	35	39
Disponibilità liquide di fine periodo	36	36

## 7. INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI

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

*Commercial Aviation*: comprende le attività *Aviation* e *Non Aviation* le prime consistono nella gestione, lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, e nell'offerta ai clienti del Gruppo SEA dei servizi e delle attività connessi all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza aeroportuale. I ricavi generati da tali attività sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso di banchi *check-in* e spazi da parte di vettori e *handler*. Le attività *Non Aviation*, invece, includono l'offerta di una gamma ampia e differenziata, prevalentemente in regime di subconcessione a terzi, di servizi commerciali destinati a passeggeri, operatori e visitatori degli aeroporti, nonché il comparto *real estate*. I ricavi di tale area sono rappresentati dai corrispettivi di mercato per le attività svolte direttamente dal Gruppo e, con riferimento alle attività svolte da terzi in regime di subconcessione, dalle *royalty* espresse come percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito.

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

*Energy*: comprende la generazione e la vendita di energia elettrica e termica, destinata al mercato esterno. Il principio contabile IFRS 5 prevede che il conto economico del primo semestre del 2022 della linea di *business* in "*discontinued operation*" non concorra al risultato dell'esercizio su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma il risultato complessivo della linea di *business* in "*discontinued operation*" sia riflesso in una specifica linea distinta del conto economico denominata "Risultato netto da attività destinate alla vendita"; stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al *business* in "*discontinued operation*", che non concorrono agli attivi e passivi delle attività continue ma vengono esposti sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo. Il principio IFRS 5 richiede altresì che il conto economico dell'esercizio comparativo venga riesposto in modo da rendere comparabili i perimetri delle attività continuate e cessate nei due esercizi esposti nella comunicazione finanziaria. L'informativa per settore riportata nelle seguenti tabelle espone solo le risultanze delle attività in funzionamento. Parimenti i dati economici e patrimoniali delle attività destinate alla vendita sono stati riportati e sono oggetto di specifici commenti al paragrafo "Attività e passività destinate alla vendita e risultato netto da attività destinate alla vendita". Conseguentemente l'informativa di settore dell'esercizio comparativo è stata riesposta tenuto conto dell'uscita del Gruppo dal *business energy*.

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 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	
<b>Totale ricavi di gestione (verso terzi)</b>	<b>388.785</b>	<b>8.641</b>	<b>0</b>	<b>397.426</b>
<b>EBITDA</b>	<b>197.849</b>	<b>6.555</b>		<b>204.404</b>
<b>EBIT</b>	<b>162.397</b>	<b>5.501</b>		<b>167.898</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni				9.836
Oneri finanziari				(8.180)
Proventi finanziari				304
<b>Risultato prima delle imposte</b>				<b>169.858</b>
<b>Investimenti in Immobilizzazioni</b>	<b>17.359</b>	<b>1.711</b>		<b>19.070</b>
Materiali	1.097	1.565		2.662
Immateriali	16.262	146		16.408



## Informativa di settore: Dati economici al 30 giugno 2021 (riesposti) e patrimoniali al 31 dicembre 2021

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	101.962	7.047	(5.218)	103.791
di cui Intercompany	(3.549)	(1.669)	5.218	
<b>Totale ricavi di gestione (verso terzi)</b>	<b>98.413</b>	<b>5.378</b>	<b>0</b>	<b>103.791</b>
<b>EBITDA</b>	<b>(29.710)</b>	<b>3.433</b>		<b>(26.277)</b>
<b>EBIT</b>	<b>(82.984)</b>	<b>2.481</b>		<b>(80.503)</b>
Proventi (oneri) da partecipazioni				(4.654)
Oneri finanziari				(12.444)
Proventi finanziari				514
<b>Risultato prima delle imposte</b>				<b>(97.087)</b>
<b>Investimenti in Immobilizzazioni</b>	<b>31.611</b>	<b>2.107</b>		<b>33.718</b>
Materiali	5.408	2.071		7.479
Immateriali	26.203	36		26.239

## 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 2021 al 30 giugno 2022.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	30 giugno 2022
<b>Valore lordo</b>						
Diritti sui beni in concessione	1.610.837	4.284	536	(23)		1.615.634
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	33.693	10.844	(416)			44.121
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	99.454		204		(42)	99.616
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.772	1.233	(204)			2.801
Altre	18.264	47			(78)	18.233
<b>Totale valore lordo</b>	<b>1.764.020</b>	<b>16.408</b>	<b>120</b>	<b>(23)</b>	<b>(120)</b>	<b>1.780.405</b>
<b>Fondo ammortamento</b>						
Diritti sui beni in concessione	(711.000)			9	(21.576)	(732.567)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						0
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(92.033)				(2.637)	(94.670)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						0
Altre	(15.328)					(15.328)
<b>Totale fondo ammortamento</b>	<b>(818.361)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>(24.213)</b>	<b>(842.565)</b>
<b>Valore netto</b>						
Diritti sui beni in concessione	899.837	4.284	536	(14)	(21.576)	883.067
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	33.693	10.844	(416)			44.121
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	7.421		204		(2.679)	4.946
Immobilizzazioni in corso ed acconti	1.772	1.233	(204)			2.801
Altre	2.936	47			(78)	2.905
<b>Totale valore netto</b>	<b>945.659</b>	<b>16.408</b>	<b>120</b>	<b>(14)</b>	<b>(24.334)</b>	<b>937.840</b>

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per 883.067 migliaia di euro al 30 giugno 2022 e per 899.837 migliaia di euro al 31 dicembre 2021. 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 2022 è pari a 21.576 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 2022 il Gruppo SEA ha proseguito il proprio impegno nello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Malpensa e Linate. L'attenuarsi dell'emergenza Covid-19 ha portato alla ripresa di una serie di attività di investimento riguardanti soprattutto iniziative in ambito commerciale oltre ad altri interventi necessari per fronteggiare l'incremento del traffico passeggeri o per garantire il rispetto di nuove normative o disposizioni di legge. Gli interventi più significativi per l'aeroporto di Malpensa Terminal 1 hanno riguardato la messa in esercizio di 8 postazioni self-service bag drop dell'isola 9, l'approntamento delle aree di pre-imbarco ai gate del Satellite Centrale, i lavori di prima fase per la smart security con l'implementazione di nuove e più performanti linee di controllo radiogeno del bagaglio a mano.

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

Per quanto riguarda l'aeroporto di Linate, dopo l'apertura del nuovo corpo F, 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 necessarie per liberare spazi destinati ad accogliere i kiosk dell'Entry-Exit System, il cui maggior impatto riguarderà la riorganizzazione dell'area accodamenti ai controlli passaporti dei passeggeri in arrivo.

I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre, il cui valore netto residuo è pari a 4.946 migliaia di euro al 30 giugno 2022 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 2.679 migliaia di euro.

## 8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni materiali dal 31 dicembre 2021 al 30 giugno 2022.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	30 giugno 2022
<b>Valore Lordo</b>						
Beni immobili	230.867		340	(18)		231.189
Impianti e macchinari	7.038					7.038
Attrezzature industriali e commerciali	46.521	70				46.591
Altri beni mobili	92.720	265	528	(348)		93.165
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.931	2.327	(988)			13.270
<b>Totale valore lordo</b>	<b>389.077</b>	<b>2.662</b>	<b>(120)</b>	<b>(366)</b>	<b>0</b>	<b>391.253</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazioni</b>						
Beni immobili	(116.649)			6	(3.236)	(119.879)
Impianti e macchinari	(5.145)				(166)	(5.311)
Attrezzature industriali e commerciali	(45.625)				(345)	(45.970)
Altri beni mobili	(75.104)			348	(3.191)	(77.947)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
<b>Totale fondo ammortamento e svalutazioni</b>	<b>(242.523)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>354</b>	<b>(6.938)</b>	<b>(249.107)</b>
<b>Valore netto</b>						
Beni immobili	114.219		340	(12)	(3.236)	111.311
Impianti e macchinari	1.894				(166)	1.728
Attrezzature industriali e commerciali	896	70			(345)	621
Altri beni mobili	17.616	265	528		(3.191)	15.218
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.931	2.327	(988)			13.270
<b>Totale valore netto</b>	<b>146.556</b>	<b>2.662</b>	<b>(120)</b>	<b>(12)</b>	<b>(6.938)</b>	<b>142.148</b>

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

## 8.3 Diritti d'uso beni in leasing

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

Come locatario il Gruppo SEA ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d'uso nell'attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d'uso dei beni in leasing al 30 giugno 2022 è pari a 14.900 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 1.249 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 2021 al 30 giugno 2022.

### Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	30 giugno 2022
<b>Valore Lordo</b>					
Attrezzatura varia e minuta	4.101	148			4.249
Attrezzature complesse	188				188
Automezzi	8.688	3.384	(152)		11.920
Macchine elettromeccaniche ed elett.	862		(862)		0
Terreni	4.348				4.348
<b>Totale valore lordo</b>	<b>18.187</b>	<b>3.532</b>	<b>(1.014)</b>	<b>0</b>	<b>20.705</b>
<b>Fondo ammortamento e svalutazioni</b>					
Attrezzatura varia e minuta	(1.925)			(425)	(2.350)
Attrezzature complesse	(162)			(27)	(189)
Automezzi	(1.669)		152	(588)	(2.105)
Macchine elettromeccaniche ed elett.	(470)		483	(13)	0
Terreni	(966)			(196)	(1.162)
<b>Totale fondo ammortamento e svalutazioni</b>	<b>(5.192)</b>	<b>0</b>	<b>635</b>	<b>(1.249)</b>	<b>(5.806)</b>
<b>Valore netto</b>					
Attrezzatura varia e minuta	2.176	148		(425)	1.899
Attrezzature complesse	26			(27)	(1)
Automezzi	7.019	3.384	0	(588)	9.815
Macchine elettromeccaniche ed elett.	392		(379)	(13)	0
Terreni	3.382			(196)	3.186
<b>Totale valore netto</b>	<b>12.996</b>	<b>3.532</b>	<b>(379)</b>	<b>(1.249)</b>	<b>14.900</b>

I principali incrementi hanno riguardato il noleggio di nuovi Cobus interpista, iscritti nella categoria automezzi.

### 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 2022	31 dicembre 2021
Valore lordo	4.134	4.134
Fondo ammortamento	(734)	(733)
<b>Totale investimenti immobiliari netti</b>	<b>3.400</b>	<b>3.401</b>

#### Movimentazione Fondo Ammortamento

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Valore iniziale	(733)	(732)
Ammortamenti	(1)	(1)
<b>Valore finale</b>	<b>(734)</b>	<b>(733)</b>

## 8.5 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione dal 31 dicembre 2021 al 30 giugno 2022 della voce "Partecipazioni in società collegate":

### Partecipazioni in società collegate

(in migliaia di euro)	Movimentazione			30 giugno 2022
	31 dicembre 2021	Incrementi / (decrementi)	Distribuzione dividendi	
SACBO SpA	37.370	5.919		43.289
Dufrital SpA	9.668	738		10.406
Disma SpA	2.567	177		2.744
Malpensa Logistica Europa SpA	6.450	1.071	(1.757)	5.764
SEA Services Srl	1.111	261		1.372
Airport Handling SpA	8.579	1.670		10.249
<b>Totale</b>	<b>65.745</b>	<b>9.836</b>	<b>(1.757)</b>	<b>73.824</b>

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 2022 ammonta a 73.824 migliaia di euro rispetto a 65.745 migliaia di euro al 31 dicembre 2021.

Nel corso del primo semestre 2022 Malpensa Logistica Europa ha distribuito dividendi a SEA per 1.757 migliaia di euro.

## 8.6 Altre Partecipazioni

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

Ragione Sociale	% Possesso	
	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
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 2022
	31 dicembre 2021	Incrementi/ rivalutazioni	Decrementi/ svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	0			0
Romairport Srl	1			1
<b>Totale</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

## 8.7 Imposte differite attive

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

### Imposte differite attive

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Imposte anticipate attive	121.965	128.331
Imposte differite passive	(8.999)	(10.199)
<b>Totale imposte anticipate al netto delle differite</b>	<b>112.966</b>	<b>118.132</b>

La movimentazione delle imposte differite attive nette nei primi sei mesi del 2022 è di seguito riepilogata:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	30 giugno 2022
Imposte anticipate attive	128.331	(4.962)	(1.404)	121.965
Imposte differite passive	(10.199)	1.199		(8.999)
<b>Totale imposte anticipate al netto delle differite</b>	<b>118.132</b>	<b>(3.763)</b>	<b>(1.404)</b>	<b>112.966</b>

Le imposte differite attive si riducono di 5.166 migliaia di euro passando da 118.132 a 112.966 migliaia di euro. La variazione è da ricondurre principalmente all'effetto di riassorbimento di 4.607 migliaia di euro delle imposte anticipate iscritte sulle perdite fiscali pregresse.

## 8.8 Altri crediti non correnti

Gli altri crediti non correnti, pari a 52.408 migliaia di euro al 30 giugno 2022 (52.408 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) si riferiscono principalmente all'attività relativa all'indemnification right garantito alla società, connesso al valore di subentro e riveniente dall'art. 703 (comma 5) del Codice della Navigazione.

## 8.9 Rimanenze

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

### Rimanenze

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Materie prime, sussidiarie e di consumo	2.962	2.909
Fondo obsolescenza magazzino	(1.158)	(1.171)
<b>Totale Rimanenze</b>	<b>1.804</b>	<b>1.738</b>

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

Al 30 giugno 2022 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 2022, a 1.158 migliaia di euro (1.171 migliaia di euro al 31 dicembre 2021). I valori sono esposti al netto del sopraccitato fondo.

## 8.10 Crediti commerciali

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

### Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Crediti commerciali verso clienti	126.442	85.545
Crediti commerciali verso imprese collegate	14.987	10.383
<b>Totale crediti commerciali netti</b>	<b>141.429</b>	<b>95.928</b>

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. Per i commenti sull'andamento dei crediti commerciali 2022 si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

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

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

### Fondo svalutazione crediti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Fondo iniziale	(124.331)	(110.338)
Riclassifica IFRS 5 (*)		121
(Incrementi)/scioglimenti	6.888	(15.603)
Utilizzi	4.013	1.489
<b>Totale fondo svalutazione crediti commerciali</b>	<b>(113.430)</b>	<b>(124.331)</b>

(\*) Saldo al 31 dicembre 2020 del business energy, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

Gli scioglimenti netti ammontano a 6.888 migliaia di euro e si sono resi necessari prevalentemente per le dinamiche legate alle attività di recupero crediti e transazioni concordate con i clienti.

La riduzione del fondo svalutazione crediti rispetto al 2021 è correlata all'accordo transattivo concluso con Alitalia in A.S. a cui è seguito, nel mese di luglio 2022, un pagamento da parte del vettore di 14,8 milioni di euro.

Gli accantonamenti sono effettuati per tener conto del rischio valutato dal Gruppo che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

## 8.11 Crediti per imposte e altri crediti correnti

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

### Crediti per imposte e altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Crediti per imposte	1.222	794
Altri crediti correnti	7.161	4.961
<b>Totale crediti per imposte e altri crediti correnti</b>	<b>8.383</b>	<b>5.755</b>

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

### Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Altri crediti	5.665	4.284
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	703	231
Crediti per incassi vari	784	438
Valori postali e bolli	9	8
<b>Totale altri crediti correnti</b>	<b>7.161</b>	<b>4.961</b>

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 7.161 migliaia di euro al 30 giugno 2022 (4.961 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) e si compone delle voci sotto descritte.

La voce "Altri crediti" pari a 4.952 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 784 migliaia di euro al 30 giugno 2022 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.

## 8.12 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" ammonta a 34.028 (20.542 migliaia di euro al 31 dicembre 2021) ed è composta dal credito di cash pooling nei confronti di SEA Energia SpA. Si rimanda a quanto esposto nella Nota 10 relativa ai rapporti con parti correlate.



### 8.13 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 2022	31 dicembre 2021
Depositi bancari e postali	119.264	134.102
Denaro e valori in cassa	69	71
<b>Totale</b>	<b>119.333</b>	<b>134.173</b>

La liquidità disponibile al 30 giugno 2022 è in diminuzione di 14.840 migliaia di euro rispetto all'anno precedente.

Su tale dinamica ha inciso (i) il rimborso di una quota significativa dei term loans bancari sottoscritti nel 2020 (182 milioni di euro, di cui 50 milioni di euro in anticipo rispetto alla scadenza originaria di luglio 2022), (ii) la favorevole dinamica del cash-flow del primo semestre 2022, impattata anche dall'incasso dei fondi previsti sia dalla "Legge di bilancio 2021" sia dalla Regione Lombardia per complessivi 144 milioni di euro.

La composizione della liquidità al 30 giugno 2022 si riferisce a depositi bancari e postali liberamente disponibili per 119.161 migliaia di euro (133.999 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), depositi bancari non disponibili per 103 migliaia di euro (in linea con il 31 dicembre 2021), denaro e valori in cassa per 69 migliaia di euro (71 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

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

### 8.14 Patrimonio Netto

Al 30 giugno 2022 il capitale sociale della SEA SpA ammonta a 27.500 migliaia di euro ed è costituito da 250.000.000 di azioni, pari a euro 0,11 per azione.

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

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

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2021	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita)	Patrimonio netto al 30 giugno 2022
<b>Bilancio della Capogruppo</b>	<b>77.582</b>		<b>4.443</b>	<b>156.594</b>	<b>238.619</b>
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	35.782	(3)		3.013	38.792
Rettifiche per valutazione equity collegate	47.778			8.078	55.856
Altre scritture di consolidamento	(5.204)			(3.657)	(8.861)
<b>Bilancio Consolidato</b>	<b>155.937</b>	<b>(3)</b>	<b>4.443</b>	<b>164.028</b>	<b>324.405</b>

## 8.15 Fondo rischi e oneri

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

### Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Accantonamenti	(Utilizzi)	(Scioglimenti)	30 giugno 2022
Fondo di ripristino e sostituzione	183.722	10.812	(5.720)		188.814
Fondo oneri futuri	29.390	76	(1.183)	(16)	28.267
<b>Totale fondo rischi e oneri</b>	<b>213.112</b>	<b>10.888</b>	<b>(6.903)</b>	<b>(16)</b>	<b>217.081</b>

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 188.814 migliaia di euro al 30 giugno 2022 (183.722 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), 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 "air-side" dell'aeroporto di Malpensa quali, manutenzione straordinaria sulla pista di volo 17L/3SR consistente nel ripristino superficiale di parte della pavimentazione del settore di pista che non era stato interessato dai lavori effettuati nel 2021. Si è inoltre proceduto alla ripavimentazione di alcuni tratti delle taxiway e dei piazzali di sosta aeromobili e si sono effettuati interventi di manutenzione straordinaria degli aiuti visivi luminosi.

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

### Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2021	Accantonamenti	(Utilizzi)	(Scioglimenti)	30 giugno 2022
Accantonamenti in materia di lavoro	3.568	12	(715)		2.865
Franchigie assicurative	891	64	(432)		523
Rischi fiscali	1.816		(11)		1.805
Fondi diversi	23.115		(25)	(16)	23.074
<b>Totale fondo oneri futuri</b>	<b>29.390</b>	<b>76</b>	<b>(1.183)</b>	<b>(16)</b>	<b>28.267</b>

Gli utilizzi del fondo "Accantonamento in materia di lavoro" del periodo sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2021.

La voce "Franchigie assicurative" pari a 523 migliaia di euro si riferisce agli oneri in carico al Gruppo SEA per danni derivanti da responsabilità civile.

La voce "Rischi fiscali" si riferisce a:

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

La voce "Fondi diversi" per 23.074 migliaia di euro al 30 giugno 2022 è composta nel modo seguente:

- 11.074 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) che nel corso del 2021 è stata completata la predisposizione del capitolato tecnico per l'affidamento dell'incarico di predisposizione del Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. La definizione di tale Piano sarà ultimata entro il 2022, avendo l'avvio della gara di affidamento scontato i ritardi dovuti ai rallentamenti dei lavori causati dalla pandemia Covid-19. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione;
- 3.000 migliaia di euro 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 passività potenziali emergenti.

## 8.16 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 2022	31 dicembre 2021
Fondo iniziale	44.036	45.622
Riclassifica IFRS 5 (*)		(396)
(Proventi)/oneri finanziari	108	81
Utilizzi	(1.483)	(2.713)
(Utili)/perdite attuariali	(5.846)	1.442
<b>Totale Fondi relativi al personale</b>	<b>36.815</b>	<b>44.036</b>

(\*) Saldo al 31 dicembre 2020 del business energy, i cui saldi patrimoniali sono stati riclassificati nella voce "Passività connesse alle attività destinate alla vendita" ai sensi dell'IFRS 5.

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 2022	31 dicembre 2021
Tasso annuo di attualizzazione	2,85%	0,40%
Tasso annuo di inflazione	2,10%	1,75%
Tasso annuo di incremento TFR	3,08%	2,81%

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

## 8.17 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 30 giugno 2022 e al 31 dicembre 2021.

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022		31 dicembre 2021	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	50.461	250.036	220.084	275.163
Debito per oneri su finanziamento	793		950	
<b>Debiti verso banche</b>	<b>51.254</b>	<b>250.036</b>	<b>221.034</b>	<b>275.163</b>
Debiti verso obbligazionisti		298.865		298.708
Debiti per oneri su obbligazioni	7.595		2.388	
Passività per leasing (Debito Finanziario)	2.026	12.433	1.893	10.364
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>	<b>9.621</b>	<b>311.298</b>	<b>4.281</b>	<b>309.072</b>
<b>Totale passività correnti e non correnti</b>	<b>60.875</b>	<b>561.334</b>	<b>225.315</b>	<b>584.235</b>

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito al 30 giugno 2022 esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, principalmente rappresentato dall'emissione obbligazionaria Bond SEA 10/2025 (espressa al costo ammortizzato), dalla parte residua dei Term Loan sottoscritti durante il 2020 e il 2021 e dai finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 50% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 12% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 30 giugno 2022 e al 31 dicembre 2021:

### Indebitamento finanziario netto

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
A. Disponibilità Liquide	(119.333)	(134.173)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide		
C. Altre attività finanziarie correnti (*)	(34.028)	(20.542)
<b>D. Liquidità (A)+(B)+ (C)</b>	<b>(153.361)</b>	<b>(154.715)</b>
E. Debito finanziario corrente	10.414	5.231
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	50.461	220.084
<b>G. Indebitamento finanziario corrente (E + F)</b>	<b>60.875</b>	<b>225.315</b>
<b>H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)</b>	<b>(92.486)</b>	<b>70.600</b>
I. Debito finanziario non corrente	262.469	285.527
J. Strumenti di debito	298.865	298.708
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti		
<b>L. Indebitamento finanziario non corrente (I + J + K)</b>	<b>561.334</b>	<b>584.235</b>
<b>M. Totale indebitamento finanziario continuing operation (H+L)</b>	<b>468.848</b>	<b>654.835</b>
N. Indebitamento finanziario netto Attività destinate alla vendita	34.032	20.564
<b>O. Totale indebitamento finanziario netto</b>	<b>502.880</b>	<b>675.399</b>

(\*) Includono crediti finanziari verso Attività destinate alla vendita.

A fine giugno 2022 l'indebitamento finanziario netto, pari a 502.880 migliaia di euro, registra un decremento di 172.519 migliaia di euro rispetto a fine 2021, in cui era pari a 675.399 migliaia di euro.

L'indebitamento finanziario netto continuing operation (secondo l'applicazione dell'IFRS 5), pari a 468.848 migliaia di euro (654.835 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), non include il debito finanziario in capo a SEA Energia e a favore della controllante.

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

- a) il rimborso di 182.464 migliaia di euro relativi ai term loans bancari con durata biennale sottoscritti nel 2020 per far fronte ai fabbisogni della pandemia Covid-19 (di cui 50.000 migliaia di euro in anticipo rispetto alla scadenza originaria di luglio 2022);
- b) la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2021 sono state pari a 12.601 migliaia di euro);
- c) maggiori ratei passivi sui finanziamenti per 5.050 migliaia di euro, per l'effetto della dinamica di pagamento della cedola annuale del Bond 2020, prevista ad ottobre; la prosecuzione per 472 migliaia di euro del processo di ammortamento dei costi relativi ai finanziamenti bancari e al Bond SEA 10/2025;
- d) maggiore debito per leasing derivante in particolare dalla sottoscrizione di nuovi contratti di noleggio dei Cobus Interpista.

Le voci "Debito finanziario corrente" e "Debito finanziario non corrente" comprendono le passività per leasing, in accordo al principio contabile IFRS16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 30 giugno 2022 rispettivamente a 2.026 migliaia di euro e 12.433 migliaia di euro.

### Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022		31 dicembre 2021	
	correnti	non correnti	correnti	non correnti
Attrezzatura varia e minuta	704	1.588	683	1.802
Attrezzature complesse	10		37	
Automezzi	1.312	8.811	998	6.277
Macchine elettromeccaniche ed elett.			159	273
Terreni		2.034	16	2.012
<b>Totale</b>	<b>2.026</b>	<b>12.433</b>	<b>1.893</b>	<b>10.364</b>

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 2022 al fine di fornire una visione d'insieme di eventuali debiti rilevanti che non trovano riflesso nella dichiarazione sull'indebitamento e che rappresentano un'obbligazione che il Gruppo potrebbe dover soddisfare:

- i. Gli altri debiti non correnti includono i dividendi straordinari, deliberati nel corso del 2019, che sono stati riclassificati dalla Capogruppo SEA tra le passività non correnti e quindi esigibili oltre l'esercizio successivo. Per l'erogazione della seconda e ultima tranche da liquidarsi a decorrere dal 24 giugno 2020, la Società si è riservata di rideterminare la data del pagamento quando, superata la fase di emergenza dovuta al Covid-19, si realizzeranno le condizioni economico finanziarie tali da consentirli. La verifica del raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario della Società è stata demandata al Consiglio di Amministrazione, che dovrà deliberare il pagamento qualora ritenesse raggiunte le condizioni;
- ii. i principali accantonamenti rilevati in bilancio sono relativi a:
  - fondo ripristino e sostituzione, che rappresenta l'obbligo contrattuale a mantenere l'infrastruttura a un determinato livello di funzionalità o di riportarla in una determinata condizione prima di riconsegnarla al concedente alla scadenza dell'accordo di servizio. L'ammontare del fondo al 30 giugno 2022 è pari a 188.814 migliaia di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.15;
  - gli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica per far fronte al Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM 29/11/00. L'ammontare del fondo accantonato al 30 giugno 2022 è pari a 9 milioni di euro e per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.15;
  - fondo trattamento di fine rapporto, che ammonta al 30 giugno 2022 a 36.815 migliaia di euro. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 8.16;

- iii. non vi sono debiti commerciali a lungo né si registra scaduto che non sia riconducibile alla normale operatività aziendale. Le eventuali Ritenute a garanzia sono in ogni caso previste contrattualmente;
- iv. i debiti verso fornitori includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 906 migliaia di euro. 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 8.19;
- v. le garanzie e gli impegni sottoscritte dal Gruppo al 30 giugno 2022 sono descritte al paragrafo 13.

### 8.18 Altri debiti non correnti

Gli altri debiti non correnti rappresentano i dividendi straordinari, deliberati nel corso del 2019, che sono stati riclassificati dalla Capogruppo SEA tra le passività non correnti e quindi esigibili oltre l'esercizio successivo.

### 8.19 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali:

#### Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Debiti verso fornitori	167.920	131.224
Acconti	2.610	2.203
Debiti verso imprese collegate	11.344	11.613
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>181.874</b>	<b>145.040</b>

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 2022 ammontano a 2.610 migliaia di euro (2.203 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 30 giugno 2022 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 906 migliaia di euro (2.097 migliaia di euro al 31 dicembre 2021).

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

### 8.20 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 11.080 migliaia di euro al 30 giugno 2022 (8.609 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), sono costituiti da:

#### Debiti per imposte dell'esercizio

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Debiti IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo	3.734	4.153
Debiti per imposte dirette	2.194	617
Debiti IVA	4.889	3.514
Altri debiti di natura fiscale	263	325
<b>Totale debiti per imposte dell'esercizio</b>	<b>11.080</b>	<b>8.609</b>

## 8.21 Altri debiti

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

### Altri debiti

(in migliaia di euro)	30 giugno 2022	31 dicembre 2021
Servizi antincendio aeroportuali	88.056	84.521
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	53.156	42.250
Altri debiti diversi	20.350	12.929
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	6.199	11.296
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	16.567	9.679
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	10.662	12.003
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	3.314	2.791
Depositi cauzionali di terzi	1.666	1.331
Debiti verso altri per trattenute c/dip	185	217
Debito verso azionisti per dividendi a breve termine	96	94
Debiti verso CdA e Collegio Sindacale	51	64
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	102	59
<b>Totale Altri debiti</b>	<b>200.404</b>	<b>177.234</b>

Il saldo della voce "Altri debiti" evidenzia un incremento di 23.170 migliaia di euro, passando da 177.234 migliaia di euro al 31 dicembre 2021 a 200.404 di euro al 30 giugno 2022.

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 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.

Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione.

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 20.350 migliaia di euro al 30 giugno 2022 (12.929 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), si riferisce principalmente ai riconti 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 2022 di competenze iscritte al 31 dicembre 2021, tra cui parte dei debiti iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori.

## 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 2022 e 30 giugno 2021. 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*.

#### Ricavi di gestione

(in migliaia di euro)	1° semestre 2022	1° semestre 2021 riesposto	1° semestre 2021 approvato
Ricavi di Gestione Commercial Aviation	388.785	98.413	98.164
Ricavi di Gestione General Aviation	8.641	5.378	5.378
Ricavi di Gestione Energy			8.746
<b>Totale Ricavi di gestione</b>	<b>397.426</b>	<b>103.791</b>	<b>112.288</b>

#### Ricavi di Gestione Commercial Aviation

Nel primo semestre 2022, i ricavi *Commercial Aviation* hanno registrato un incremento di 178.985 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente riesposto. Tale variazione è spiegata per 142.608 migliaia di euro dai contributi pubblici statali e regionali attribuibili a tale comparto e ricevuti nel corso del primo semestre 2022.

#### Ricavi di gestione Commercial Aviation

(in migliaia di euro)	1° semestre 2022	1° semestre 2021 riesposto	1° semestre 2021 approvato
Aviation	239.581	60.596	60.594
Non aviation	149.204	37.817	37.570
<b>Totale Ricavi di gestione Commercial Aviation</b>	<b>388.785</b>	<b>98.413</b>	<b>98.164</b>

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 2022	1° semestre 2021 riesposto	1° semestre 2021 approvato
Retail	55.460	8.595	8.595
Parceggi	42.989	9.281	9.281
Cargo	13.751	8.987	8.987
Pubblicità	4.395	2.014	2.014
Servizi premium	12.346	1.195	1.195
Real estate	3.245	652	571
Servizi e altri ricavi	17.018	7.093	6.927
<b>Totale Ricavi di gestione Non Aviation</b>	<b>149.204</b>	<b>37.817</b>	<b>37.570</b>

I ricavi non Aviation registrano un incremento di 111.387 migliaia di euro (+294,5%).



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

### Ricavi Retail

(in migliaia di euro)	1° semestre 2022	1° semestre 2021 riesposto	1° semestre 2021 approvato
Shops	26.231	3.341	3.341
Food & Beverage	7.148	759	2.397
Car Rental	12.035	2.099	2.098
Servizi bancari	10.046	2.397	759
<b>Totale Retail</b>	<b>55.460</b>	<b>8.595</b>	<b>8.595</b>

### Ricavi di Gestione General Aviation

Il business General Aviation include le attività di Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico business presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate e presso Malpensa. I ricavi del business General Aviation, pari a 8.641 migliaia di euro registrano un incremento, pari al 60,7%, rispetto al periodo di confronto. Il business General Aviation include 1.493 migliaia di euro di contributi pubblici ricevuti nel corso del primo semestre 2022.

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per le dinamiche gestionali.

## 9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 9.279 migliaia di euro al 30 giugno 2021 a 10.844 migliaia di euro al 30 giugno 2022, con un incremento del 16,9%. 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 migliona 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 2022	1° semestre 2021 riesposto	1° semestre 2021 approvato
Salari, stipendi e oneri sociali	73.726	58.262	59.231
Trattamento fine rapporto	4.061	3.904	3.964
Altri costi del lavoro	1.806	1.228	1.260
<b>Totale</b>	<b>79.593</b>	<b>63.394</b>	<b>64.455</b>

Nel primo semestre 2022 il costo del lavoro del Gruppo è aumentato di 16.199 migliaia di euro (+25,6%) rispetto al primo semestre 2021 riesposto, passando da 63.394 migliaia di euro a 79.593 migliaia di euro.

L'incremento è in gran parte riconducibile alla minore fruizione di giornate a rotazione di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria ed al maggior peso delle voci retributive impattate dalla crescita del traffico aeroportuale.

Il numero medio di dipendenti Full Time Equivalent passa da 2.667 del primo semestre 2021 riesposto a 2.611 del primo semestre 2022.

La tabella di seguito evidenzia il numero dei dipendenti medi FTE per categoria dei periodi gennaio-giugno 2021 riesposto e gennaio-giugno 2022:

### Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	1° semestre 2022		1° semestre 2021 riesposto	
		%		%
Dirigenti	44	1,7%	48	1,8%
Quadri	273	10,5%	281	10,5%
Impiegati	1.621	62,1%	1.672	62,7%
Operai	608	23,3%	635	23,8%
<b>Totale dipendenti subordinati</b>	<b>2.546</b>	<b>97,5%</b>	<b>2.636</b>	<b>98,8%</b>
Dipendenti somministrati	65	2,5%	31	1,2%
<b>Totale dipendenti</b>	<b>2.611</b>	<b>100%</b>	<b>2.667</b>	<b>100%</b>

### 9.4 Materiali di consumo

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

#### Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	1° semestre 2022	1° semestre 2021 riesposto	1° semestre 2021 approvato
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	5.253	3.116	15.821
Acquisto quote CO <sub>2</sub>			2.539
Variazione delle rimanenze	(66)	90	90
<b>Totale</b>	<b>5.187</b>	<b>3.206</b>	<b>18.450</b>

Al 30 giugno 2022, i costi per materiali di consumo hanno registrato un incremento di 1.981 migliaia di euro (+61,8%) rispetto al corrispondente periodo del 2021 riesposto, passando da 3.206 migliaia di euro a 5.187 migliaia di euro, per effetto principalmente dei maggiori costi di liquido sghiacciante.

## 9.5 Altri costi operativi

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

### Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	1° semestre 2022	1° semestre 2021 riesposto	1° semestre 2021 approvato
Costi di manutenzione ordinaria	12.599	10.846	11.801
Canoni pubblici	15.603	8.159	8.159
Servizi di scalo forniti da società di handling	8.773	6.634	6.634
Pulizia	7.137	5.945	5.999
Oneri tributari	4.051	3.724	3.815
Gestione parcheggi	6.764	2.271	2.271
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	4.082	4.108	4.128
Altri costi operativi	4.988	2.475	3.059
Utenze e spese di vigilanza	38.487	14.574	1.931
Servizi professionali	2.075	1.630	1.761
Costi commerciali	1.484	1.036	1.035
Assicurazioni	785	800	976
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	549	626	651
Prestazione per assistenza disabili	993	933	933
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e CdA	458	441	472
Minusvalenze su beni patrimoniali	26		
<b>Totale altri costi operativi</b>	<b>108.854</b>	<b>64.203</b>	<b>53.625</b>

Nei primi sei mesi del 2022, gli altri costi operativi sono aumentati di 44.651 migliaia di euro rispetto ai primi sei mesi del 2021 riesposti, passando da 64.203 migliaia di euro a 108.854 migliaia di euro. Come si evince dalla tabella i maggiori costi rispecchiano da un lato i maggiori volumi di traffico e di servizi ai passeggeri dall'altro il significativo incremento dei prezzi delle commodity.

La voce "Canoni pubblici" comprende i) canone concessorio verso lo stato per 11.602 migliaia di euro (4.376 migliaia di euro a giugno 2021); ii) costi per servizio antincendio negli aeroporti per 3.536 migliaia di euro (3.621 migliaia di euro a giugno 2021); iii) canone concessorio verso l'erario per servizi di sicurezza per 416 migliaia di euro (112 migliaia di euro a giugno 2021); e iv) canoni e concessioni a enti diversi per 49 migliaia di euro (50 migliaia di euro a giugno 2021).

## 9.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 8.544 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2021 a 10.232 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2022.

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 2022	1° semestre 2021 riesposto	1° semestre 2021 approvato
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	(6.888)	12.436	12.430
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	60	451	451
<b>Totale accantonamenti e svalutazioni / (scioglimenti)</b>	<b>(6.828)</b>	<b>12.887</b>	<b>12.881</b>

Al 30 giugno 2022 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano un saldo positivo per il conto economico pari a 6.828 migliaia di euro. Gli accantonamenti al fondo svalutazione crediti sono più che compensati dagli scioglimenti, eseguiti al fine di riflettere in bilancio gli accordi transattivi con i clienti.

Nei primi sei mesi del 2022 gli accantonamenti e svalutazioni netti mostrano un decremento di 19.715 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente riesposto, passando da un accantonamento netto di 12.887 migliaia di euro al 30 giugno 2021 riesposto a un rilascio netto di 6.828 migliaia di euro al 30 giugno 2022.

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

## 9.8 Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione

(in migliaia di euro)	1° semestre 2022	1° semestre 2021 riesposto	1° semestre 2021 approvato
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	10.812	7.816	7.816

Gli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione pari a 7.816 migliaia di euro al 30 giugno 2021 e a 10.812 migliaia di euro al 30 giugno 2022 accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture in concessione. Nel primo semestre 2022 si è registrato, a fronte di un accantonamento pari a 10.812 migliaia di euro, un utilizzo del fondo pari a 5.720 migliaia di euro.

## 9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

### Ammortamenti

(in migliaia di euro)	1° semestre 2022	1° semestre 2021 riesposto	1° semestre 2021 approvato
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	24.334	24.559	24.559
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	6.939	7.889	9.334
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	1.249	1.075	1.085
<b>Totale ammortamenti</b>	<b>32.522</b>	<b>33.523</b>	<b>34.978</b>

Nei primi sei mesi del 2022 gli ammortamenti si riducono di 1.001 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2021 riesposto (-3%), passando da 33.523 migliaia di euro a 32.522 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 2022	1° semestre 2021 riesposto	1° semestre 2021 approvato
SACBO SpA	5.919	(3.230)	(3.230)
Dufrital SpA	738	(1.840)	(1.840)
Disma SpA	177	(19)	(19)
Malpensa Logistica Europa SpA	1.071	877	877
Sea Services Srl	261	116	116
Airport Handling SpA	1.670	(558)	(558)
<b>Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni</b>	<b>9.836</b>	<b>(4.654)</b>	<b>(4.654)</b>

Nel primo semestre 2022 i proventi da partecipazioni ammontano a 9.836 migliaia di euro (oneri netti da partecipazioni pari a 4.654 migliaia di euro nel primo semestre 2021).

La voce esprime principalmente gli effetti economici derivanti dalla valutazione a Patrimonio Netto delle società collegate. I risultati civilistici delle società collegate sono stati rettificati per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28. Nel confronto con l'esercizio precedente si è registrato un miglioramento dell'effetto a conto economico per il Gruppo SEA, in quanto tutte le società nonostante gli effetti negativi causati dal contesto generale del primo semestre 2022, registrando un risultato migliore di quello registrato lo stesso periodo del precedente esercizio. Il risultato positivo delle collegate SACBO e Airport Handling è in parte legato al riconoscimento dei fondi previsti sia dalla "Legge di bilancio 2021" sia dalla Regione Lombardia.

## 9.11 Proventi e oneri finanziari

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

### Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	1° semestre 2022	1° semestre 2021 riesposto	1° semestre 2021 approvato
Utili su cambi	3	1	7
Interessi attivi c/c bancari	1	152	152
Interessi attivi diversi	300	361	
<b>Totale proventi finanziari</b>	<b>304</b>	<b>514</b>	<b>159</b>
Interessi passivi su finanziamenti a medio/ lungo termine	(6.317)	(9.563)	(9.563)
Commissioni su finanziamenti	(1.222)	(1.476)	(1.476)
Perdite su cambi	(12)	(2)	(2)
Oneri finanziari su TFR	(108)	(22)	(22)
Oneri finanziari su Leasing	(128)	(112)	(113)
Oneri finanziari su Derivati		(842)	(842)
Altri	(393)	(427)	(427)
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>(8.180)</b>	<b>(12.444)</b>	<b>(12.445)</b>
<b>Totale proventi (oneri) finanziari</b>	<b>(7.876)</b>	<b>(11.930)</b>	<b>(12.286)</b>

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2022, ammontano a 7.876 migliaia di euro, in diminuzione di 4.054 migliaia di euro rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente riesposto.

Tale decremento è stato determinato dalle seguenti principali componenti:

- Minori interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine su cui incide (i) l'impatto nel primo semestre 2021 del *negative carry* del Bond 3.125, scaduto ad aprile 2021 ma rifinanziato anticipatamente nel 2020, (ii) il minor ammontare dei Term Loans 2020, per la maggior parte rimborsati tra il secondo semestre 2021 e il primo semestre 2022;
- Minor oneri finanziari su derivati, estinti a scadenza a settembre 2021;
- Minori proventi finanziari, che nel primo semestre 2021 beneficiavano dell'impiego della liquidità disponibile su alcuni conti correnti di tesoreria che ne assicuravano una migliore redditività.

## 9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

### Imposte

(in migliaia di euro)	1° semestre 2022	1° semestre 2021 riesposto	1° semestre 2021 approvato
Imposte correnti	2.986	425	896
Imposte differite/(anticipate)	3.763	(22.852)	(23.059)
<b>Totale</b>	<b>6.749</b>	<b>(22.427)</b>	<b>(22.163)</b>

Nei primi sei mesi del 2022 le imposte riducono l'utile del Gruppo per 6.749 migliaia di euro, rispetto ad un effetto positivo di 22.427 migliaia di euro al 30 giugno 2021 riesposto.

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

(in migliaia di euro)	1° semestre 2022	%	1° semestre 2021 riesposto	%	1° semestre 2021 approvato	%
<b>Utile/(Perdita) prima delle imposte</b>	<b>169.858</b>		<b>(97.086)</b>		<b>(96.122)</b>	
Imposte sul reddito teoriche	40.766	24,0%	(23.301)	24,0%	(23.069)	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	(31.897)	-18,8%	817	-0,8%	817	-0,8%
IRAP	1.114	0,7%	(259)	0,3%	(259)	0,3%
Altro	(3.235)	-1,9%	316	-0,3%	348	-0,4%
<b>Totale</b>	<b>6.749</b>	<b>4,0%</b>	<b>(22.427)</b>	<b>23,1%</b>	<b>(22.163)</b>	<b>23,1%</b>

Il Tax Rate al 30 giugno 2022 denota un sensibile miglioramento rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, dovuto all'effetto del "Contributo Ristori Covid-19" che pur concorrendo all'utile di periodo è completamente detassato.

L'aliquota IRES per la Capogruppo è pari al 24%. L'aliquota IRAP per la Capogruppo SEA SpA 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 920 migliaia di euro. La voce comprende il risultato del business energy. 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 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).

Al 30 giugno 2021 risultava pari a euro -0,30 (risultato netto di periodo negativo per 73.960 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 2022 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

	30 giugno 2022					
(in migliaia di euro)	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 <sup>(*)</sup>	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	
<b>Totale parti correlate</b>	<b>15.838</b>	<b>34.028</b>	<b>34.155</b>	<b>22.471</b>	<b>51.205</b>	<b>300</b>
Totale voce di bilancio	141.429	34.028	181.874	397.426	193.634	304
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>11,20%</b>	<b>100,00%</b>	<b>18,78%</b>	<b>5,65%</b>	<b>26,44%</b>	<b>98,68%</b>

<sup>(\*)</sup> 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.

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 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	Partecipazioni in 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%

Le transazioni con le Parti correlate, nel periodo chiuso al 30 giugno 2022, hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi la gestione dei parcheggi siti presso l'aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital e SEA Services);
- affitto di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling).

Quanto ai rapporti fra SEA e SEA Energia SpA le operazioni attengono alla fornitura in favore degli Aeroporti di Milano, dell'energia elettrica e termica prodotta dalle Centrali di cogenerazione, site presso i predetti aeroporti, per il soddisfacimento delle richieste energetiche dei medesimi; nonché a un accordo per la prestazione, da parte della SEA in favore di SEA Energia, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e pianificazione e controllo). Finanziariamente, come già descritto nei paragrafi precedenti, i rapporti tra le due società sono regolati mediante *cash pooling*. L'importo totale di crediti (35.078 migliaia di euro) e debiti (22.811 migliaia di euro) tra il Gruppo e le attività destinate alla vendita al 30 giugno 2022 ammonta a 57.889 migliaia di euro.

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 2021 riesposto				
	Crediti Commerciali	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in concessione)	Proventi finanziari
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Energia	n.a.	n.a.	246	12.666	360
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>					
SACBO <sup>(*)</sup>	172	1.076	54	1.346	
Dufrital	1.381	435	1.944		
Malpensa Logistica Europa	1.200	1.110	2.351		
SEA Services	324	88	550	43	
Disma	71	89	117	(3)	
Airport Handling	3.807	7.295	3.651	7.332	
<b>Totale parti correlate</b>	<b>6.954</b>	<b>10.093</b>	<b>8.913</b>	<b>21.384</b>	<b>360</b>
Totale voce di bilancio	64.523	109.625	103.791	130.802	514
<b>% sul totale voce di bilancio</b>	<b>10,78%</b>	<b>9,21%</b>	<b>8,59%</b>	<b>16,35%</b>	<b>70,04%</b>

<sup>(\*)</sup> La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 1.346 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate per il periodo chiuso al 30 giugno 2021 riesposto, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

### Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	al 30 giugno 2021 riesposto				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	3.525	4.996	8.521	(57.699)	-14,8%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento				(14.598)	0,0%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento		(2.528)	(2.528)	(275.745)	0,9%

## 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 2022 per il Consiglio di Amministrazione sono pari a 333 migliaia di euro (316 migliaia di euro al 30 giugno 2021 riesposto).

## 12. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nel periodo chiuso al 30 giugno 2022 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 125 migliaia di euro (125 migliaia di euro al 30 giugno 2021 riesposto).

## 13. IMPEGNI E GARANZIE

### 13.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 52.953 migliaia di euro al 30 giugno 2022 (50.783 migliaia di euro al 31 dicembre 2021), 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 2022	31 dicembre 2021
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	33.508	30.567
Interventi relativi alla realizzazione di un nuovo hangar presso lo scalo di Linate Prime	7.235	8.535
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	5.957	6.078
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastruttura di volo e viabilità di Linate e Malpensa	3.037	1.671
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	1.871	2.544
Interventi manutenzione straordinaria per opere civili ed impiantistiche aviazione generale	1.345	1.389
<b>Totale impegni per progetto</b>	<b>52.953</b>	<b>50.783</b>

### 13.2 Garanzie

Al 30 giugno 2022 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari ciascuna a 36.422 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 25.000 migliaia di euro rilasciata alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 22.500 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione di 2.200 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di "Area addestrativa E.I." di Lonate Pozzolo;
- fidejussione rilasciata dalla Banca Nazionale del Lavoro alla Terna (Rete elettrica nazionale S.p.A.) a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica per 3.770 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Enel Distribuzione per il trasporto dell'energia per 300 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Nazionale del Lavoro al Gestore dei Mercati Energetici a garanzia dell'operatività della Società sulle piattaforme del mercato elettrico per 3.000 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Unareti per il trasporto dell'energia per 173 mila euro;
- 687 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

## 14. STAGIONALITÀ

Il *business* del Gruppo è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Il primo semestre 2022, inoltre, è stato ancora caratterizzato nei primi tre mesi dalla Pandemia da Covid-19, che ha determinato la drastica riduzione del traffico passeggeri influenzando la regolare stagionalità del business mentre nel secondo trimestre si è registrata una notevole ripresa del traffico conseguente all'allentamento delle restrizioni.

## 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 2022"*.

## 16. ATTIVITÀ POTENZIALI

Non ci sono aggiornamenti rispetto a quanto esposto nella Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2021.

## 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 2022 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

## 18. EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

L'evento più rilevante del primo semestre 2022 è stato il perdurare dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo, perlomeno nei primi tre mesi dell'anno. Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo *"Primo semestre 2022: eventi di rilievo"*.

## 19. ALTRE INFORMAZIONI

In data 3 maggio 2022 l'assemblea della Capogruppo SEA ha approvato all'unanimità il bilancio d'esercizio 2021 e la copertura della perdita dell'esercizio 2021 della Capogruppo SEA S.p.A. tramite la riserva straordinaria.

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

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione*  
**Michaela Castelli**

# Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.  
Via Tortona, 25  
20144 Milano  
Italia

Tel: +39 02 83322111  
Fax: +39 02 83322112  
www.deloitte.it

## RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA SUL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

**Agli Azionisti di  
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.**

### Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale - finanziaria consolidata, del conto economico consolidato, del conto economico consolidato complessivo, del rendiconto finanziario consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato e dalle note esplicative di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. (la “Società” o “SEA S.p.A.”) e controllate (il “Gruppo SEA”) al 30 giugno 2022. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l’informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall’Unione Europea. È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

### Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n. 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell’effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

### Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo SEA al 30 giugno 2022 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l’informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall’Unione Europea.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



**Matteo Bresciani**  
Socio

Milano, 28 luglio 2022

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona  
Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.  
Codice Fiscale/Registro delle Imprese di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 - R.E.A. n. MI-1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata (“DTTL”), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche “Deloitte Global”) non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l’informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all’indirizzo [www.deloitte.com/about](http://www.deloitte.com/about).

© Deloitte & Touche S.p.A.



L'attenzione del Gruppo SEA alla tutela dell'ambiente ha determinato, attraverso l'adozione di specifiche iniziative, la riduzione significativa delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

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](http://www.seamilano.eu)

