

SUSTAINABILITY REPORT 2021

DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE
NON FINANZIARIO AI SENSI DEL D. LGS. 254/16

Indice

2	Lettera agli <i>stakeholder</i>
4	Nota metodologica
6	Company overview
7	Azienda
15	<i>Corporate Governance</i>
23	Scenario e strategia di sostenibilità
24	<i>Sustainability Scenario</i>
33	<i>Sustainability Strategy</i>
44	Risorse
45	Capitale Infrastrutturale
61	Capitale Naturale
78	Capitale Umano
94	Capitale Sociale e Relazionale
105	Capitale Intellettuale
115	Risultati
116	<i>Output</i>
133	<i>Outcome</i>
148	Valore generato e distribuito
154	Impegno
155	Parametri ESG integrati nella strategia
159	Appendice
160	Altre <i>performance</i> di sostenibilità
165	Analisi del perimetro delle tematiche materiali e riconciliazione con gli <i>Standard GRI</i>
167	<i>GRI Content Index</i>
172	Relazione della Società di Revisione

LETTERA AGLI STAKEHOLDER

Il 2021 è stato per SEA l'anno del cambio di passo per quanto riguarda l'integrazione dei parametri di sostenibilità nella strategia di *business* e la messa a punto di una visione programmatica di lungo termine del nostro impegno sul fronte ESG.

Nonostante condizioni economico-finanziarie difficili per la nostra Società e un mercato del trasporto aereo ancora sensibilmente indebolito dalle ondate di pandemia, abbiamo deciso di rendere ancora più sfidante il nostro impegno a tutto campo sulla sostenibilità.

*Nulla al mondo è più potente
quanto un'idea della quale sia
giunto il tempo*

Victor Hugo

Ci siamo dati obiettivi e abbiamo assunto responsabilità con cui saremmo stati più a nostro agio se la ripresa dei voli fosse stata più rapida e avessimo potuto beneficiare di maggiori risorse per sostenere la fondamentale transizione verso modalità operative più *smart* e *green*.

Ma questo non ci ha impedito di confermare alcuni traguardi ambiziosi.

Il più significativo è la decisione di anticipare di 20 anni – rispetto al *target* fissato dall'Unione Europea con la *Climate Law* - il conseguimento della completa decarbonizzazione di tutte le operazioni aeroportuali sotto il nostro diretto controllo.

Malpensa e Linate sono infatti tra i 9 – ad oggi - aeroporti europei che si sono posti il traguardo del “*net zero carbon footprint*” al 2030, formalizzando tale impegno con l'ottenimento del massimo livello (4+) di certificazione dell'*Airport Carbon Accreditation* (ACA), il programma di riduzione volontaria delle emissioni di CO₂ – cui attualmente aderiscono circa 200 scali continentali – promosso dall'associazione degli aeroporti europei ACI Europe.

Per il Gruppo SEA questo progetto ha comportato la decisione di operare un'immediata discontinuità rispetto all'attuale sistema di approvvigionamento energetico. Nell'autunno 2021 abbiamo infatti lanciato un bando per la vendita della nostra controllata SEA Energia, che ad oggi garantisce l'autosufficienza energetica dei nostri due aeroporti attraverso la gestione di altrettante centrali di cogenerazione.

Sebbene questa modalità di produzione energetica sia la più virtuosa, tra quelle di origine fossile, in termini di contenimento delle emissioni climalteranti (come attestato anche dal suo inserimento, da parte dell'UE, tra le attività di transizione considerate compatibili con gli obiettivi climatici fissati a livello comunitario), abbiamo considerato la sua prosecuzione non in linea con la radicalità del nostro impegno, decidendo quindi di voltare pagina. Individueremo presto, con un nuovo *partner* energetico, le migliori soluzioni di approvvigionamento elettrico e termico in grado di mantenerci, nei prossimi otto anni, sul ripido sentiero di riduzione delle emissioni che abbiamo delineato a fronte dell'ottenimento della certificazione ACA 4+.

Ma non ci stiamo limitando a questo. Stiamo gettando le basi per dare il nostro contributo alla decarbonizzazione del trasporto aereo nel suo complesso, aprendo fronti di ricerca comune con altri aeroporti europei, produttori di carburanti e costruttori di aeromobili di primo piano a livello internazionale.

Sappiamo bene che la transizione che ci condurrà ad un trasporto aereo più pulito e silenzioso è lunga e complessa e necessita di aeroporti che facciano la loro parte sin da subito, per farsi trovare pronti una volta che la quota di aerei alimentati con carburanti sostenibili, elettricamente o con l'idrogeno imbrocherà la fase ascendente.

Rientra in questo “*innovation package*” promosso da SEA anche l'intenzione di essere tra i primi aeroporti a livello continentale a sviluppare soluzioni di *urban air mobility*. Stiamo infatti lavorando per attivare – a partire dal 2026 - collegamenti di brevissimo raggio (30-50 km) dall'aeroporto di Malpensa con una flotta aerei elettrici a decollo/atterraggio verticale che possono contribuire a coprire esigenze di mobilità di persone e merci all'interno di grandi aree urbane, con notevoli vantaggi in termini di decongestionamento del traffico stradale e minor impatto ecologico (CO₂, qualità dell'aria, rumore).

Un ulteriore terreno di messa alla prova della nostra capacità di coniugare sostenibilità e *business* è quello rappresentato dal *Master Plan* di Malpensa, il progetto relativo all'assetto infrastrutturale che lo scalo dovrà assumere al 2035 per far fronte al modello di traffico previsto a quella data e che prevede un'espansione dell'area aeroportuale da destinare alle attività *cargo*, pena la saturazione – entro pochi anni – degli spazi e la conseguente impossibilità di soddisfare le crescenti esigenze logistico-commerciali su scala globale del tessuto produttivo del Nord Italia.

È comprensibile – quando si valutano ipotesi di sviluppo di una infrastruttura della caratura strategica di un aeroporto, caratterizzata da un *fallout* di esternalità ambientali prevalentemente concentrate nell'area ad esso immediatamente circostante e da rilevanti benefici socio-economici, distribuiti su un comprensorio geografico notevolmente più ampio (la *catchment area cargo* di Malpensa si estende per oltre 70 mila km quadrati) – che si debbano fronteggiare le preoccupazioni degli *stakeholder* territoriali.

La nostra posizione è chiara: integrare la sostenibilità nel *business* per chi, come noi, gestisce aeroporti, significa anche rispettare e difendere il profilo di "interesse pubblico" della nostra attività.

E che sia un interesse di natura pubblica, quello che concerne il rafforzamento della *Cargo City* di Malpensa, lo dicono i numeri.

Nel 2021 (anno in cui il traffico passeggeri è rimasto drasticamente al di sotto della soglia fisiologica pre-pandemica e il *cargo* ha invece registrato una crescita straordinaria) il fatturato di SEA riconducibile all'area *cargo* non ha superato il 15% del totale e la relativa quota di dipendenti aziendali è stata pari al 7% dell'organico.

A fronte di questo, i flussi in valore di *import-export* transitati da Malpensa (42,9 miliardi, +6,4 miliardi rispetto all'anno precedente, +0,7 miliardi sul 2019) corrispondono a circa il 5% dell'intero commercio estero italiano.

L'effetto economico complessivo generato sul sistema produttivo del Nord Italia dalla *Cargo City* è stato pari – secondo le stime dell'Osservatorio LIUC – a 14,8 miliardi, con una attivazione occupazionale corrispondente ad oltre 85 mila addetti.

Si può quindi dire che per ogni milione di euro di fatturato generato da SEA nel settore *cargo*, il sistema Paese ne ha prodotti 280 e che ogni addetto SEA impiegato in quel comparto ha contribuito ad attivarne altri 457.

Siamo però anche consapevoli del fatto che servire l'interesse generale ad avere infrastrutture aeree funzionali e ben connesse con i mercati d'interesse per il nostro apparato produttivo significa anche saperlo coniugare con la tutela di altri beni di natura collettiva, come l'integrità dell'ecosistema naturale.

Abbiamo profuso un impegno di grande spessore su quest'ultimo fronte, collaborando attivamente con le istituzioni e gli altri *stakeholder* territoriali. Anche in questo caso fornire alcuni numeri rappresenta il miglior modo per esprimere queste evidenze.

Abbiamo ridotto al minimo indispensabile l'area di espansione del sedime (dimezzandola rispetto alla prima versione del progetto) e abbiamo messo a punto un piano di compensazione che moltiplica per 5 l'area naturalisticamente pregiata che verrebbe restituita al territorio in cambio di quella che andremmo ad utilizzare.

Il risultato complessivo dell'operazione incrementerebbe del 50% l'indice di valore ecosistemico del contesto interessato, rispetto alla situazione attuale.

Stiamo intervenendo anche sulla mitigazione dell'altra esternalità ambientale connessa al progetto, rappresentata dall'incremento di rumore notturno connesso ad una più intensa attività *cargo*: il prossimo piano tariffario introdurrà un fattore di deterrenza dell'attività volativa notturna, rappresentato dal raddoppio delle tariffe applicate nella fascia oraria più sensibile per le emissioni acustiche.

Gli esempi qui citati provano che le riflessioni che il *management* di SEA ha avviato nel 2021 - in merito alla necessità di conferire maggior organicità e profondità di visione alle azioni di sostenibilità - rappresentano un indirizzo che verrà alimentato e sostenuto, sia internamente – coltivando la convinzione che ogni progetto non è mai solo strettamente tecnico, ma possiede anche implicazioni e ricadute che richiamano alla necessità di aprirlo alla discussione e al confronto con i portatori d'interesse – sia nella relazione con i nostri pubblici esterni, con i quali continueremo a dialogare sulle nostre opzioni di sviluppo futuro in una logica di ricadute e benefici sistemici.

Sebbene il 2022 non si sia aperto nel segno del ritorno alla stabilizzazione – quanto piuttosto in quello della presenza di ulteriori fattori di complicazione – investiremo ogni sforzo per dare consistenza ai nostri programmi e ai nostri impegni, nella convinzione che la lungimiranza che li caratterizza verrà ripagata.



Il Presidente **Michaela Castelli**



L'Amministratore Delegato **Armando Brunini**

NOTA METODOLOGICA

Il Gruppo SEA (di seguito anche il “Gruppo”), pubblica annualmente dal 2010 il proprio Bilancio di Sostenibilità.

La Dichiarazione Non Finanziaria 2021 (di seguito “DNF”), giunta alla sua quinta edizione, riferisce sulle *performance* di Gruppo per l’esercizio chiuso il 31 dicembre 2021, così come previsto dal D. Lgs. 254/2016 e, ai sensi dell’art. 5 dello stesso decreto, costituisce una relazione distinta contrassegnata da apposita dicitura al fine di ricondurla alla DNF prevista dalla normativa.

La presente DNF è stata redatta in conformità ai “*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*”, inclusi gli “*Airport Operators Sector Disclosures*”, definiti rispettivamente nel 2016 e nel 2014 dal Global Reporting Initiative (GRI) e relativi aggiornamenti, secondo l’opzione “*in accordance – Core*”. In coda al documento è riportato il *GRI Content Index* al fine di dare completa evidenza della copertura degli indicatori GRI associati ad ogni tematica emersa come materiale.

Il documento è stato redatto nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell’attività di impresa, del suo andamento, dei suoi risultati e dell’impatto dallo stesso prodotto in merito ai temi ritenuti rilevanti e previsti dall’art. 3 del D. Lgs. 254/2016.

La rendicontazione non finanziaria presentata nella DNF riflette il principio di materialità o rilevanza, elemento previsto dalla normativa di riferimento e caratterizzante i *GRI Standards*: il processo di analisi di materialità è descritto all’interno del paragrafo “La definizione della *materiality matrix*”. Nel 2021 è stato effettuato il processo di *light review* dell’analisi di materialità che è stato presentato al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità in data 3 marzo 2022.

Nel presente documento sono dunque descritte le principali politiche praticate dall’impresa, i modelli di gestione e i risultati conseguiti dal Gruppo durante il 2021 (1 gennaio – 31 dicembre) relativamente ai temi espressamente richiamati dal D. Lgs. 254/2016 (ambientali, sociali, attinenti al personale, rispetto dei diritti umani, lotta alla corruzione), nonché i principali rischi identificati, generati o subiti, connessi ai suddetti temi e le relative modalità di gestione.

Si segnala che il tema dei diritti umani è considerato nell’ambito della gestione del personale e nella gestione della catena di fornitura; a tal proposito, SEA è

dotata di presidi procedurali e organizzativi atti a gestire e monitorare quanto previsto dalla normativa vigente in materia.

Inoltre, con riferimento alle tematiche dei consumi idrici e dell’anticorruzione, si segnala che esse sono state incluse rispettivamente all’interno delle tematiche materiali “sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo” e “visione strategica orientata al valore di lungo termine” e pertanto ne viene fornita relativa *disclosure* all’interno del presente documento.

Per quanto riguarda i dati economici, il perimetro di rendicontazione risulta essere lo stesso del Bilancio Consolidato 2021 del Gruppo¹.

Il perimetro delle informazioni e dei dati relativi agli aspetti sociali e ambientali include le società consolidate con il metodo integrale all’interno del Bilancio Consolidato 2021 di Gruppo.

Si segnala inoltre che, con riferimento alla cessione di SEA Energia prevista per il primo semestre del 2022, le scomposizioni dell’organico al 31 dicembre 2021 sono esposte evidenziando SEA Energia separatamente; al fine di garantire la comparabilità dei dati con gli anni precedenti e una maggior chiarezza nella loro rappresentazione, sono stati riesposti anche i relativi dati 2020.

In data 20 dicembre 2021, si segnala che è stata costituita una nuova società partecipata al 100% da SEA. La società si occupa della fornitura e la progettazione di sistemi informatici e del supporto all’uso degli stessi. Nel 2021 non ci sono state, invece, variazioni significative relative alla catena di approvvigionamento del Gruppo.

Al fine di permettere la comparabilità dei dati nel tempo, è stato effettuato il confronto con i dati relativi agli anni 2020 e 2019, tuttavia si segnala, che alcuni dati sono stati esposti per il biennio.

Per una corretta rappresentazione delle *performance* e per garantire l’attendibilità dei dati, è stato limitato il più possibile il ricorso a stime che, se presenti, sono opportunamente segnalate.

Sono opportunamente indicate nel presente documento anche le riesposizioni dei dati pubblicati all’interno della precedente DNF.

¹ Per la lista delle società del Gruppo consolidate integralmente si rimanda alle sezioni 2.4 - Criteri e metodologie di consolidamento e 2.5 - Area di consolidamento e sue variazioni delle Note esplicative al Bilancio Consolidato del Gruppo SEA.

Il presente documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 23 marzo 2022.

Si segnala che all'interno del documento sono utilizzate le seguenti dizioni:

- SEA per SEA SpA;
- SEA Energia per SEA Energia SpA;
- SEA Prime per SEA Prime SpA.

La presente Dichiarazione è stata sottoposta a giudizio di conformità ("*limited assurance engagement*") secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 *Revised*) da parte

di Deloitte & Touche. La verifica è stata svolta secondo le procedure indicate nella "Relazione della Società di Revisione" inclusa nel presente documento.

Per ogni informazione relativa alla DNF è possibile contattare la Funzione *Corporate Social Responsibility* del Gruppo: Sebastiano Renna – *Head of Corporate Social Responsibility* e-mail: sebastiano.renna@seamilano.eu.

Tale documento è disponibile anche sul sito web del Gruppo SEA www.seamilano.eu, nella sezione "Sostenibilità".

Company

COMPANY OVERVIEW

Overview

AZIENDA

Il Gruppo SEA (Società Esercizi Aeroportuali) gestisce il sistema aeroportuale milanese in base alla Convenzione di durata quarantennale sottoscritta nel 2001 con ENAC, che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962. La capogruppo SEA SpA è una società per azioni, costituita e domiciliata in Italia.

Gli aeroporti di Malpensa e Linate si posizionano tra i primi dieci gestori in Europa per volume di traffico nel segmento passeggeri e tra i primi cinque in quello merci, mentre in Italia il sistema aeroportuale milanese è rispettivamente il secondo operatore per volume di traffico passeggeri e il primo nel comparto *cargo* e dell'aviazione generale.

KEY FACTS

- Fondazione di SEA:** 22 Maggio 1948
- Sede:** Aeroporto Milano Linate - 20090 Segrate (MI)
- Numero di iscrizione al Registro imprese di Milano:** 00826040156
- Capitale sociale:** 27.500.000 euro
- N° lavoratori del Gruppo al 31 Dicembre 2021:** 2.709

HIGHLIGHTS 2021

- Ricavi totali:** 349,0 milioni di euro
- EBITDA:** 31,7 milioni di euro
- Utile netto:** -77,9 milioni di euro
- Passeggeri:** 13,9 milioni
- Movimenti Aerei:** 158,5 mila
- Merci:** 743,1 mila (ton)

SEA e le società del Gruppo gestiscono e sviluppano gli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, garantendo i servizi e le attività connessi, quali l'approdo e la partenza degli aeromobili, la gestione della sicurezza aeroportuale e lo sviluppo dei servizi commerciali per passeggeri, operatori e visitatori attraverso un'offerta ampia e differenziata.

Il Gruppo SEA, attraverso la propria controllata SEA Energia, produce energia elettrica, termica e teleraffrescamento per la copertura dei propri fabbisogni energetici, cedendo a terzi l'energia residua non utilizzata. Nel 2021 è stato pubblicato il bando per la cessione del 100% di SEA Energia e per l'affidamento dei contratti per la somministrazione di energia termica e di energia elettrica.

Mission

La *mission* di SEA è la creazione di valore per tutti i soggetti direttamente coinvolti nelle attività del Gruppo: azionisti, clienti, dipendenti e, in generale, l'intera platea degli *stakeholder*.

Tale obiettivo è perseguito attraverso l'offerta di servizi e soluzioni in linea con le crescenti esigenze del mercato, costituito da una pluralità di soggetti, che comprendono passeggeri, vettori, operatori aeroportuali e *partner* commerciali attivi negli scali di Malpensa e Linate.

Le infrastrutture aeroportuali gestite da SEA garantiscono l'accessibilità aerea verso le principali destinazioni internazionali a una molteplicità di utenti operanti in una *catchment* area fra le più sviluppate in Europa, proponendosi quale punto di riferimento per la crescita dell'economia e del territorio dell'intero Nord Italia.

I servizi prestati da SEA sono garantiti dalla gestione e dallo sviluppo di infrastrutture sicure e all'avanguardia, attribuendo primaria importanza alla crescita socio-economica della comunità di riferimento e alla tutela dell'ambiente.

Assetto societario

Il capitale sociale di SEA SpA è pari a 27.500.000 euro, suddiviso in 250 milioni di azioni, del valore nominale di 0,11 euro ciascuna, di cui 137.023.805 azioni di categoria A, 74.375.102 azioni di categoria B e 38.601.093 altre azioni. Gli azionisti titolari di azioni di categoria A, nell'ipotesi di cessione, a esito della quale perdano il controllo della Società, sono tenuti a garantire ai soci titolari di azioni di categoria B un diritto di co-vendita. Gli azionisti titolari di azioni di categoria A godono di un diritto di prelazione in caso di cessione di azioni da parte dei soci titolari di azioni di categoria B.

SEA, a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario, in data 17 aprile 2014, denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" e dell'ammissione a quotazione dei relativi valori mobiliari sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, ha acquisito la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell'art. 16 comma 1 lettera a) del D. Lgs. n. 39/2010. Tale qualifica è mantenuta mediante una nuova emissione obbligazionaria di 300 milioni di euro, completata a ottobre 2020 e quotata sul mercato regolamentato della Borsa Irlandese (Euronext Dublin).

Azionisti pubblici

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

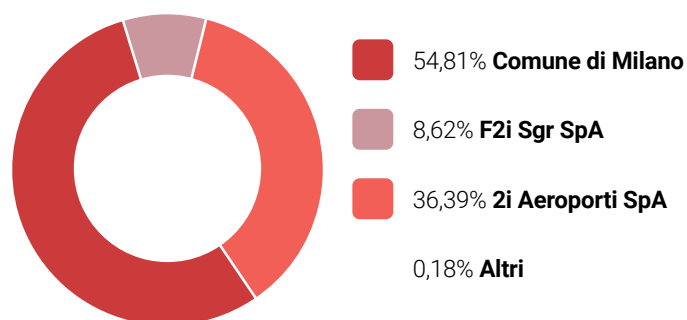
Azionisti privati

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

^(*) Titolare di azioni di categoria A

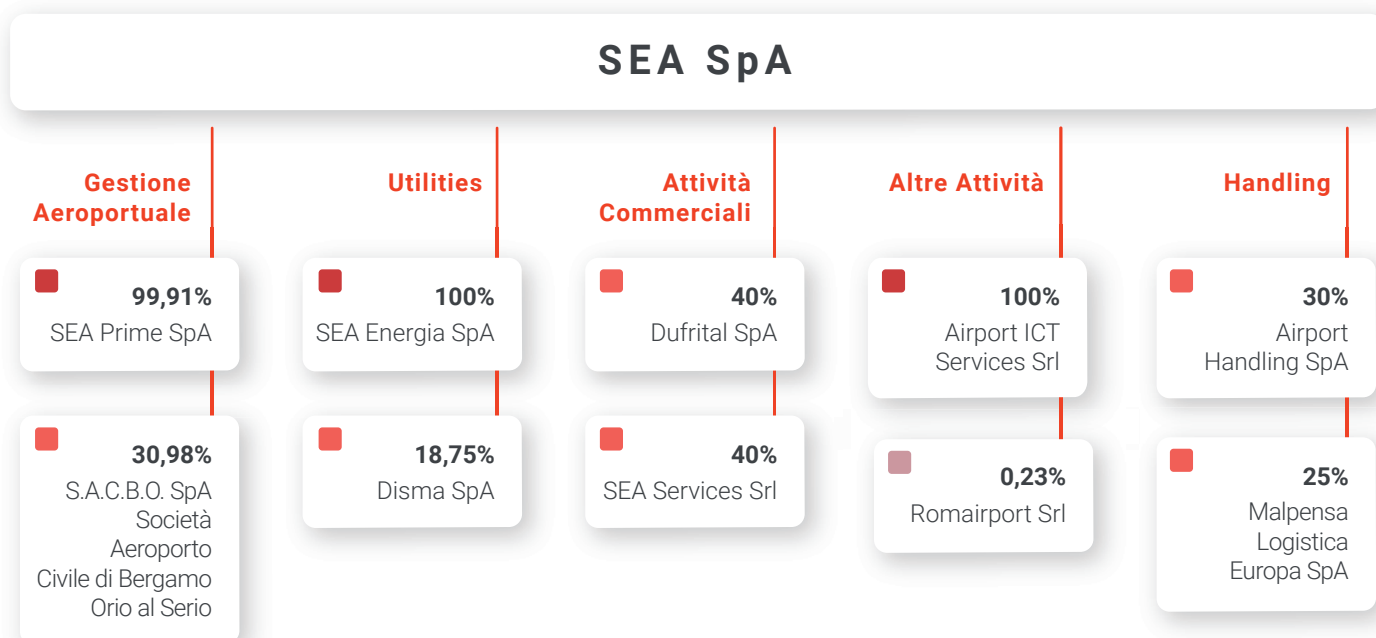
^(**) In nome e per conto di F2i - secondo Fondo italiano per le infrastrutture

Struttura del Capitale Sociale



STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

Partecipazioni dirette di SEA SpA al 31 dicembre 2021



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

Nota: La società Airport ICT Services S.r.l. è stata costituita in data 20 dicembre 2021.

Modello di creazione del valore

SEA considera il successo nel generare valore come fortemente dipendente dalla capacità di formulare risposte efficaci alle sollecitazioni che provengono dal contesto in cui opera (il settore *aviation* è una delle *industry* maggiormente condizionate da dinamiche esogene), in virtù di una consapevole ed equilibrata gestione di tutte le forme di capitale che presiedono alla generazione di tale valore. Ottenere un incremento del valore per gli azionisti è un obiettivo caratterizzato da profonde coin-teressenze con gli attori socio-economici dei territori al servizio dei quali SEA opera, in qualità di gestore di infrastrutture capaci di garantire quella accessibilità e quella connettività su scala globale che svolgono il ruolo di catalizzatori del tessuto socio-economico in termini di commercio, turismo, investimenti esteri, produttività del sistema manifatturiero.

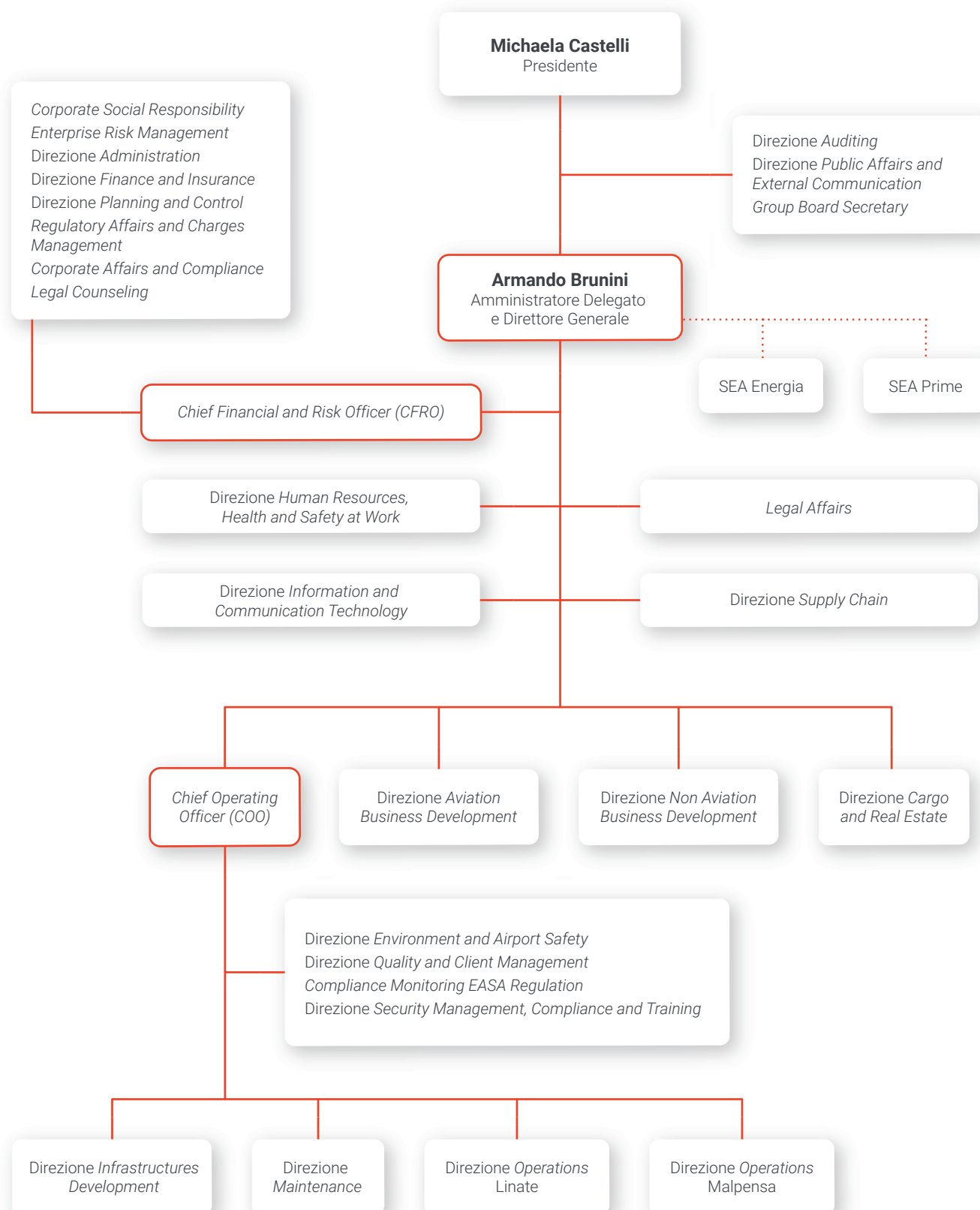
Modello di creazione del valore sostenibile di SEA



Struttura organizzativa

La struttura organizzativa di SEA si articola in diverse direzioni e funzioni di staff, ciascuna di esse dipendenti dal Presidente e dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale.

Organigramma funzionale



Aeroporti gestiti dal Gruppo SEA

AEROPORTO DI LINATE

L'aeroporto di Linate occupa un'area complessiva di circa 350 ettari nel settore sud-est della provincia di Milano, sui territori di Peschiera Borromeo, Segrate e Milano. Confinano con il sedime dell'aeroporto il Parco Forlanini - uno dei maggiori parchi dell'area urbana milanese - e l'Idroscalo. Lo scalo è dedicato in misura prevalente ad una clientela di tipo *frequent flyer* su rotte nazionali e internazionali (queste ultime sia all'interno dell'Unione europea che al di fuori di essa). Nel 2021 Linate ha operato il 5,4% dei passeggeri, il 7,1% dei movimenti di aeromobili e l'0,2% del cargo sul totale Italia.²

AEROPORTO DI MALPENSA

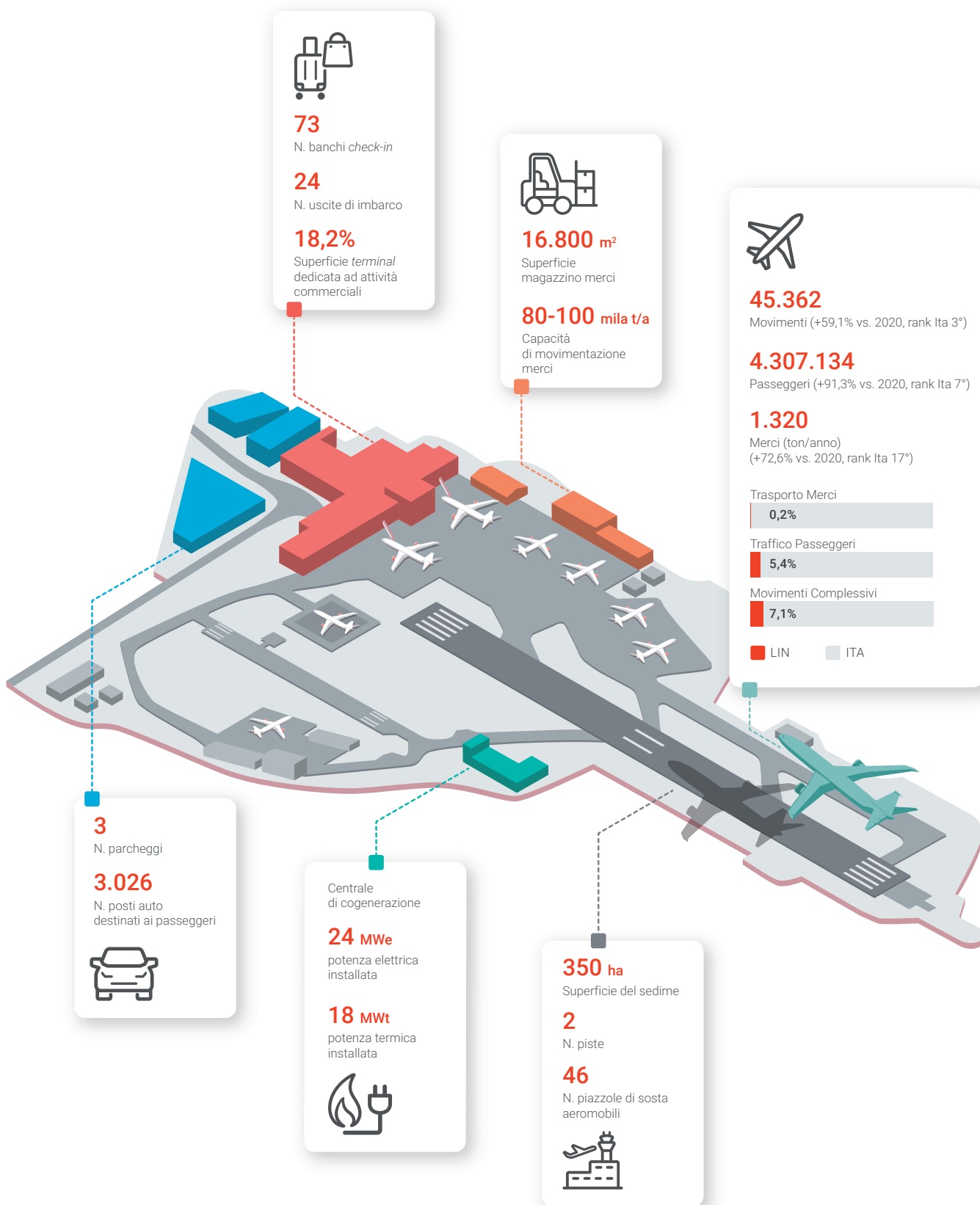
L'aeroporto di Malpensa si colloca nel settore Sud-Ovest della provincia di Varese, a 48 km da Milano cui è collegato mediante la rete ferroviaria e un sistema viario, anche autostradale, che mette in comunicazione l'aeroporto con le principali località del Nord-Italia e con la Svizzera. L'area del sedime si estende per 1.220 ettari sui territori di sette comuni: Somma Lombardo, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Samarate, Ferno, Lonate Pozzolo e Vizzola Ticino. Tutto il sedime e il territorio dell'aeroporto sono parte del Parco Lombardo della Valle del Ticino, primo parco regionale d'Italia, nato nel 1974.

Nel 2021 Malpensa ha gestito il 12,5% dei movimenti complessivi, l'11,9% del traffico passeggeri e il 68,6% del trasporto merci registrati in Italia.³

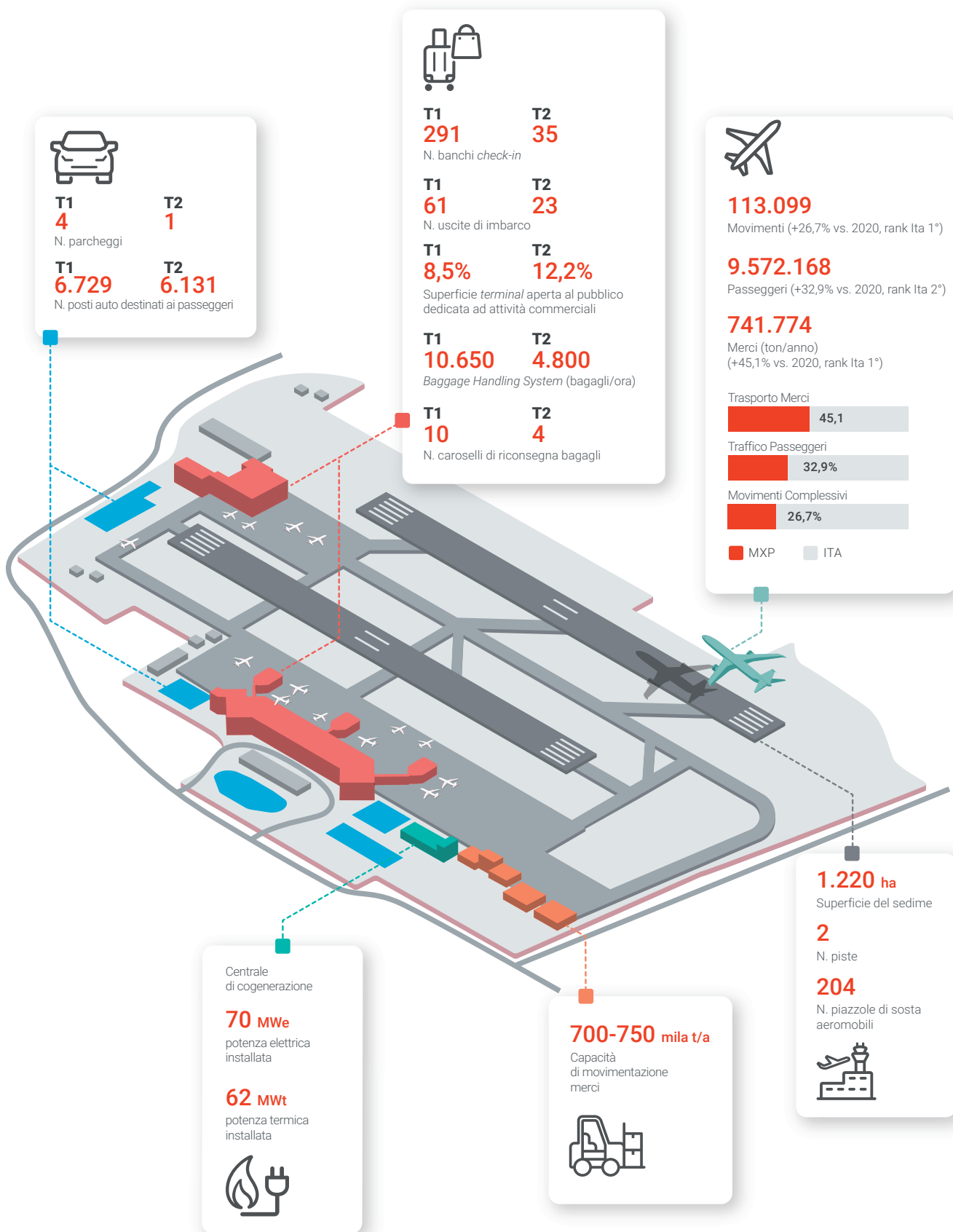
² Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

³ Fonte: Assaeroporti (www.assaeroporti.it).

AEROPORTO DI LINATE



AEROPORTO DI MALPENSA



CORPORATE GOVERNANCE

La struttura di *Corporate Governance* si ispira volontariamente (non essendo SEA quotata sul mercato azionario) alle raccomandazioni e ai principi contenuti nel "Codice di autodisciplina delle società quotate" promosso da Borsa Italiana. La struttura di governo societario di SEA è articolata su un modello organizzativo tradizionale e si compone dei seguenti organi:

- Assemblea degli Azionisti, organo che rappresenta l'interesse della generalità degli azionisti e che ha il compito di prendere le decisioni più rilevanti per la vita della società, nominando il Consiglio di Amministrazione, approvando il bilancio e modificando lo Statuto;
- Consiglio di Amministrazione, che opera per il tramite degli amministratori esecutivi e degli amministratori con rappresentanza. Ha istituito al proprio interno il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità, il Comitato per la Remunerazione e Nomine e il Comitato Etico;
- Collegio Sindacale.

Completano la *Governance* la struttura dei poteri e delle deleghe.

Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione di SEA è composto da 7 membri (esecutivi e non esecutivi). Il CdA in carica al 31 dicembre 2021 è stato nominato dall'Assemblea Ordinaria del 19 aprile 2019. La Società non è soggetta a particolari norme in materia di composizione del Consiglio di Amministrazione, per quanto attiene la rappresentanza di minoranze azionarie o di numero di Amministratori indipendenti. Il Consiglio di Amministrazione di SEA ha determinato la remunerazione del Presidente, del Vice-Presidente e degli altri amministratori sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea che li ha nominati. Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 il compenso per il Consiglio di Amministrazione è stato pari a 645 mila euro.

Il Consiglio di Amministrazione riveste un ruolo centrale nell'ambito dell'organizzazione aziendale. Ad esso fanno capo le funzioni e le responsabilità degli indirizzi strategici e organizzativi e detiene, entro l'ambito dell'oggetto sociale, tutti i poteri che per legge o per Statuto non siano espressamente riservati all'Assemblea e ciò al fine di provvedere all'amministrazione ordinaria e straordinaria della Società.

Struttura del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati SEA al 31 dicembre 2021

Carica	Consiglio di Amministrazione		Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità	Comitato Remunerazione e Nomine	Comitato Etico	Indipendente	Fasce di età	
	Componenti	Esecutivo					Non Esecutivo	*
Presidente	Castelli Michaela		X		X	X		X
Vice Presidente	Corritore Davide		X		X	X		X
AD/DG	Brunini Armando	X						X
Amministratore	Barletta Pierfrancesco		X	X		X	X	
Amministratore	Giangualano Patrizia		X	X		X		X
Amministratore	Mazza Rosario		X	X	X	X	X	
Amministratore	Rovelli Luciana		X		X	X	X	

*Appartenenza del componente del CdA al Comitato.

Il Consiglio vigila sul generale andamento della gestione, con particolare attenzione alle situazioni di conflitto d'interessi, tenendo in considerazione le informazioni ricevute dal Presidente e dal Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità di SEA, nonché confrontando periodicamente i risultati conseguiti con quelli programmati. Inoltre esamina e approva le operazioni aventi un significativo valore strategico, economico, patrimoniale o finanziario, i piani strategici, industriali e finanziari della Società e del Gruppo, il sistema di governo societario e la struttura del gruppo. Lo statuto sociale di SEA, in conformità con le normative, disciplina compiutamente la *diversity* relativamente alla composizione di genere sia dell'organo amministrativo che di controllo, il processo di autovalutazione raccomandato dal Codice di Autodisciplina anche quale strumento per valutare, tra l'altro, il livello di eterogeneità e di adeguatezza delle competenze professionali dell'organo amministrativo.

La funzione aziendale competente ha elaborato un questionario per indirizzare e coadiuvare il Consiglio di Amministrazione nel processo di autovalutazione. Gli esiti del processo di autovalutazione sono stati esaminati dal Consiglio di Amministrazione del 4 maggio 2020 e ne è emerso un giudizio complessivamente positivo, sia con riferimento al funzionamento degli organi sociali che alla sua composizione.

COMITATI INTERNI AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione di SEA, in conformità al Codice di Autodisciplina, ha istituito al proprio interno più comitati, composti da amministratori non esecutivi e indipendenti, con funzioni propositive e consultive e ne ha previsto numero di componenti e competenze.

Riunioni svolte dal Consiglio di Amministrazione e dai Comitati nel 2021

Consiglio di Amministrazione	Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità	Comitato Remunerazione e Nomine	Comitato Etico
12	7	3	3

Tali comitati svolgono regolarmente le proprie funzioni attraverso riunioni delle quali vengono redatti i relativi verbali, conservati agli atti della Società. Nello svolgimento delle proprie funzioni i comitati hanno la facoltà di accedere alle informazioni e alle funzioni aziendali necessarie. I comitati possono altresì avvalersi di consulenti esterni, nei limiti del *budget* approvato dal consiglio. Il Consiglio di Amministrazione ha costituito:

- il Comitato Etico, presieduto da un amministratore non esecutivo;
- il Comitato Remunerazione e Nomine;
- il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità.

Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale è composto da 5 Sindaci effettivi e 2 supplenti. Del Collegio fanno parte di diritto due Sindaci effettivi: uno, con funzione di Presidente del Collegio, nominato dal Ministro del Tesoro, l'altro dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti. La nomina dei rimanenti tre Sindaci effettivi e dei due Sindaci supplenti avviene con il sistema delle liste presentate da azionisti che siano proprietari di una partecipazione del capitale sociale pari almeno al 20%. I Sindaci durano in carica tre esercizi, sono rieleggibili e scadono alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo al terzo esercizio dalla carica.

Struttura del Collegio Sindacale SEA al 31 dicembre 2021

Carica	Componenti	In carica dal	In carica fino al
Presidente	Cotroneo Rosalba	16/11/2016	Approvazione Bilancio 2021
Sindaco effettivo	Discepolo Daniele	29/07/2021	Approvazione Bilancio 2021
Sindaco effettivo	Giussani Stefano Giuseppe	29/07/2021	Approvazione Bilancio 2021
Sindaco effettivo	Pozzoli Stefano	19/04/2019	Approvazione Bilancio 2021
Sindaco effettivo	Scuteri Valeria	19/04/2019	Approvazione Bilancio 2021
Sindaco supplente	Coppola Antonia	19/04/2019	Approvazione Bilancio 2021
Sindaco supplente	Contessi Daniele	19/04/2019	Approvazione Bilancio 2021

Nota: Il dott. Discepolo Daniele e il dott. Giussani Stefano Giuseppe sono stati nominati Sindaci effettivi nell'Assemblea del 29 luglio 2021 a seguito delle dimissioni dei Sindaci effettivi dott. Andrea Manzoni e della dott.ssa Rosalba Casiraghi.

Nell'esercizio 2021 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale è pari a 251 mila euro.⁴

Sistema di poteri e deleghe

Nel 2019, in data 8 gennaio, il Consiglio di Amministrazione ha nominato un amministratore delegato cui sono stati conferiti i poteri per la gestione ordinaria della Società, entro determinati limiti e con facoltà di subdelega dei poteri delegati, nonché per l'attuazione delle direttive ricevute dall'organo amministrativo.

Il sistema di poteri poggia su una struttura organizzativa interna formalizzata e chiara, suddivisa in distinte unità, per ciascuna delle quali sono specificamente individuate la rispettiva linea di dipendenza gerarchica, compiti e responsabilità.

Remunerazione del Management

La politica di SEA in materia di remunerazione riflette le sue caratteristiche di azienda di servizi focalizzata sull'eccellenza delle *performance* operative e sulla qualità del servizio offerto al cliente, con la finalità di allineare l'interesse societario con l'obiettivo della creazione di valore per gli azionisti.

La politica di remunerazione è definita allo scopo di attrarre, motivare e trattenere persone di alto profilo professionale e manageriale, qualificate per raggiungere gli obiettivi del Gruppo. Il sistema di incentivazione variabile (MBO), destinato al *Management* del Gruppo, è coerente con i nuovi indirizzi strategici e finalizzato alla sua realizzazione. La componente variabile della remunerazione riconosce i risultati conseguiti, stabilendo una correlazione tra *performance* e compensi. Gli obiettivi annuali sono predeterminati dal *budget* approvato dal Consiglio di Amministrazione e assegnati alle posizioni in relazione alle aree di risultato e di responsabilità di ciascun ruolo. La redditività del Gruppo rappresenta il principale obiettivo del *Management* condiviso a tutti i livelli e costituisce la condizione di accesso al riconoscimento del *bonus* individuale. La *performance* è misurata, oltre che sugli aspetti economico-finanziari, anche sul raggiungimento di obiettivi di funzione legati ad ambiti ESG ai quali sono riconducibili gli obiettivi assegnati ai *manager*, basati sulla protezione ambientale, l'ascolto e la tutela dei collaboratori e il livello di servizio al cliente. Anche per il 2021, in linea con il 2020 e in conseguenza della forte sofferenza economica della società dovuta alla pandemia, è stata decisa la sospensione del programma di incentivazione manageriale.

⁴ Per il principio di onnicomprensività del trattamento economico dei dirigenti pubblici - art. 24, comma 3, del D. Lgs. 165/2001- il compenso dovuto alla dott.ssa Cotroneo viene corrisposto direttamente al Ministero dell'Economia e delle Finanze per confluire nel Fondo per il finanziamento della retribuzione di posizione e di risultato dei dirigenti.

Sistema di controllo interno

SEA si è dotata di un sistema di controllo interno e gestione dei rischi - da ultimo strutturato adottando quale riferimento il *Risk Model Enterprise Risk Management* - ERM - costituito da regole, procedure e struttura organizzativa volte a monitorare:

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

MODELLO DI ORGANIZZAZIONE E GESTIONE EX D. LGS. 231/01

Sin dal 2003 SEA ha adottato un "Modello di organizzazione, gestione e controllo" in linea con le disposizioni del D. Lgs. 231/2001 e tenendo conto delle Linee Guida pubblicate da Confindustria, per assicurare correttezza e trasparenza nella conduzione delle attività aziendali.

Il Modello di Organizzazione e Gestione vigente è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione il 25 marzo 2021 e include tutti i reati previsti dal D. Lgs. 231/2001 a novembre 2021. Il Modello sintetizza le azioni intraprese dalla Società per il rispetto di tale normativa, indica i protocolli adottati per prevenire i reati oggetto del Decreto dalla cui realizzazione potrebbe derivare la responsabilità amministrativa della società.

Il compito di vigilare sul funzionamento, l'osservanza e l'aggiornamento del Modello è affidato all'Organismo di Vigilanza collegiale, nominato dal Consiglio di Amministrazione il 22 maggio 2019 e composto da 4 membri, al 31 dicembre 2021, (un Consigliere di Amministrazione di SEA senza deleghe operative, due membri indipendenti esterni, di cui uno con funzioni di Presidente dell'Organismo e un componente interno - Direttore *Auditing*). L'Organismo di Vigilanza risponde ai requisiti di autonomia e indipendenza, professionalità e continuità d'azione, è dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo e dispone di adeguate risorse finanziarie per lo svolgimento dei propri compiti. La Società è dotata di un canale dedicato alle segnalazioni all'Organismo di Vigilanza (cd. "*Whistleblowing*"). - anche anonime - provenienti da dipendenti, organi sociali e terzi, di condotte illecite o di situazioni anche solo a potenziale rischio/reato. Tale canale è idoneo a garantire la riservatezza dell'identità del segnalante in conformità alla Legge 179 del 2017.

I componenti del Modello 231/2001 di SEA, che integrano la Parte Generale e la Parte Speciale, sono:

- il Codice Etico;
- la mappatura dei rischi;
- il sistema organizzativo aziendale;
- il sistema procedurale aziendale;
- il sistema di poteri autorizzativi e di firma;
- il sistema di controllo di gestione;
- il sistema premiante e l'apparato sanzionatorio;
- la comunicazione e formazione del personale;
- il sistema informativo aziendale;
- il sistema di *governance* aziendale;
- le attività di controllo.

L'Organismo di Vigilanza SEA, nel corso del 2021, si è riunito 8 volte; per ogni riunione viene redatto un verbale. Il Modello di Organizzazione e Gestione, include i reati in materia di salute e sicurezza sul lavoro, ambientali, di violazione dei diritti umani e le relative misure di prevenzione adottate dalla società per prevenirli, oltre a tutti gli altri reati previsti dal D. Lgs. 231/2001 e i relativi protocolli di prevenzione. Le società del Gruppo, SEA Energia e SEA Prime hanno anch'esse adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D. Lgs. 231/2001 e nominato un proprio Organismo di Vigilanza. Gli Organismi di Vigilanza di SEA e delle controllate SEA Energia e SEA Prime, anche attraverso la Direzione *Auditing*, svolgono attività di verifica su idoneità ed effettività dei protocolli adottati dalle Società per prevenire la commissione dei reati previsti nel Decreto.

RISK MODEL

La creazione di valore sostenibile per gli *stakeholder* non può prescindere dall'assunzione di rischi, componente fondamentale del fare impresa. Il Gruppo SEA, in qualità di gestore aeroportuale, è soggetto a un ampio spettro di rischi potenziali che possono pregiudicare il conseguimento degli obiettivi aziendali. Al fine di ridurre l'esposizione a tali eventi, il Gruppo è dotato di appositi processi e procedure a salvaguardia della *safety* aeroportuale e della qualità dei servizi offerti, nonché della tutela delle attività tangibili e intangibili di interesse degli *stakeholder* e a garanzia della creazione di valore nel lungo termine.

Il Gruppo SEA ha implementato un modello di *Enterprise Risk Management* (ERM) che si ispira alle principali *best practice* nazionali e internazionali (es. Codice di Autodisciplina delle Società Quotate, CoSO ERM

– *Integrating with Strategy and Performance*) finalizzato all'individuazione, alla valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale e che possano assumere rilievo nell'ambito della sostenibilità del *business* nel medio-lungo periodo, nonché al monitoraggio continuo degli stessi, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del *management* e dell'*assurance* per gli *stakeholder* di riferimento. Il modello di ERM, formalizzato nella *ERM Policy* approvata dal Consiglio di Amministrazione nel corso del 2017, si basa su un approccio esteso a tutte le tipologie di rischio/opportunità potenzialmente significative per il Gruppo ed è focalizzato sui rischi/opportunità a maggior impatto sugli obiettivi strategici e sui *driver* di valore aziendale.

Il *Risk Model* del Gruppo SEA, catalogo di tutti i potenziali rischi di riferimento dell'Azienda, è strutturato in quattro categorie:

- rischi di contesto esterno
- rischi operativi e di *business*
- rischi finanziari
- rischi legali e di *compliance*.

Il *Risk Model* include inoltre al proprio interno specifiche categorie di rischio in ambito *Environmental, Social e Governance* nell'ottica di favorire l'individuazione e l'analisi di rischi ESG. Gli eventi individuati sono valutati e successivamente prioritizzati, sulla base di metriche quali-quantitative in termini di impatto, probabilità di accadimento e maturità del sistema di gestione del rischio stesso.

La valutazione tiene quindi in considerazione le azioni di mitigazione in essere a presidio dei singoli eventi di rischio. L'impatto è valutato su una o più delle seguenti quattro dimensioni: economico-finanziaria, HSE (*Health, Safety, Environment*), reputazionale, operativa.

Il Gruppo SEA dispone inoltre di consolidati presidi ad hoc che si occupano di specifici sistemi di gestione in ottemperanza alle normative di settore. I rischi monitorati da tali presidi sono legati all'ambiente, alla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro e alla corruzione. Nell'ambito di ciascun processo di certificazione (ISO 14001, ISO 50001, ISO 45001, ISO 27001 e ISO 37001), infatti, il Gruppo svolge specifiche attività di identificazione, valutazione e gestione dei rischi che, congiuntamente alle attività di miglioramento continuo e alle politiche implementate, permettono all'azienda di gestirli efficacemente.

CODICE ETICO E COMITATO ETICO

Il Codice Etico di SEA – anche componente del Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D. Lgs. 231/2001 – è stato adottato per la prima volta nell'aprile 2000 e approvato da ultimo dal Consiglio di Amministrazione il 21 dicembre 2020. Il Codice Etico individua principi etici e regole di condotta cui SEA intende riferirsi nella propria attività e al quale debbono attenersi i componenti degli organi sociali, i suoi dipendenti e i collaboratori legati a SEA e alle società del Gruppo SEA da rapporti contrattuali di lavoro di qualsiasi natura (anche occasionali o temporanei), nonché altre specifiche categorie di *stakeholder* (ad esempio, clienti, fornitori, soci in affari), cui viene richiesto di rispettare alcune regole di comportamento previste dal Codice Etico e formalizzate attraverso specifica previsione nei relativi contratti.

Le norme del Codice Etico costituiscono parte essenziale delle obbligazioni contrattuali di *management*, dipendenti e collaboratori della Società. Pertanto, l'adozione di un comportamento che ne disattenda il dettato costituisce violazione dell'obbligo di diligenza previsto dal vigente CCNL.

Per gli altri *stakeholder* l'osservanza delle previsioni del Codice Etico costituisce presupposto essenziale per instaurare e/o proseguire il rapporto con SEA. SEA ha istituito un Comitato Etico, deputato a garantire la diffusione, l'osservanza, la corretta interpretazione e l'aggiornamento del Codice Etico, composto, a far data dal 22 maggio 2019, dal Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società, con funzioni di Presidente del Comitato, da un consigliere non esecutivo e dai responsabili delle Direzioni aziendali "*Human Resources, Health and Safety at Work*" e "*Auditing*". Nel corso del 2021 il Comitato Etico si è riunito 3 volte, trattando lo stato di diffusione e l'attuazione del Codice.

Le società controllate SEA Energia e SEA Prime hanno adottato un proprio Codice Etico ispirato ai principi espressi nel "Codice" SEA, approvato, nella edizione vigente, dai rispettivi Consigli di Amministrazione il 22 luglio 2021 e hanno nominato quale proprio Comitato Etico, il Comitato Etico della capogruppo.

La diffusione e la divulgazione del Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001 e del Codice Etico è proseguita nel corso del 2021 con le seguenti iniziative:

- l'aggiornamento dell'informativa relativa alle varie componenti del Modello nella *intranet* aziendale e nella sezione personale HR;

- la messa a disposizione ai dipendenti neo-assunti del Codice Etico e del Modello di Organizzazione e Gestione nelle sezioni *intranet* dedicate;
- la pubblicazione nella *intranet* aziendale dell'aggiornamento della Mappatura dei rischi 231/01.

L'informazione e la formazione sul D. Lgs. 231/2001 e sul Modello SEA si è articolata, nel corso del 2021, come segue:

- informativa di aggiornamento per i Dirigenti sul Decreto e sul Modello di Organizzazione e Gestione e sulle misure anticorruzione;
- formazione sul Decreto e sul Modello di Organizzazione e Gestione, sulle misure anticorruzione e sul *Whistleblowing* a 8 dirigenti e quadri di "aree sensibili" di nuova nomina da parte del componente interno dell'Organismo di Vigilanza;
- sessioni formative dedicate a quadri e impiegati neo assunti (9);
- sessione formativa dedicata a quadri e impiegati di aree sensibili (20);
- attivazione, a dicembre 2021, di un corso *e-learning* con test finale, per i dipendenti amministrativi, sul Modello di Organizzazione e Gestione ex. D. Lgs. 231/2001, sul Codice Etico e sulle misure anticorruzione, (effettuato al 31 dicembre 2021 da n. 90 dipendenti);
- prosecuzione della diffusione di *brochure* informative/formative per i dipendenti (non dirigenti) sul Modello 231/2001, sulle misure anticorruzione e sul *Whistleblowing*, attraverso *intranet* con notifica "read and sign".

POLITICA ANTICORRUZIONE

SEA, consapevole degli effetti negativi delle pratiche corruttive sullo sviluppo economico e sociale nell'ambito in cui opera, è impegnata a prevenire e contrastare il verificarsi di illeciti nello svolgimento delle proprie attività. La prevenzione delle pratiche corruttive rappresenta per SEA, oltre che un obbligo di natura legale, uno dei principi cui si impronta l'agire della Società, anche in considerazione dell'importanza strategica del settore in cui opera e della rilevanza dell'ambito giuridico e sociale in cui è radicato il proprio *business*. La politica per la prevenzione della corruzione si esprime in un percorso che SEA ha adottato attraverso:

- il Sistema Etico i cui componenti - Vision Etica, Diamante dei Valori e Principi di relazione con gli *Stakeholder* - hanno la natura di *policy* strategica e

sono finalizzati ad individuare i valori e i principi di *decision-making* ai quali l'azienda si ispira e rispetto ai quali si impegna a mantenersi coerente nel perseguire la propria *mission*;

- il Codice Etico che individua principi e regole di comportamento cui la Società, i suoi dipendenti e collaboratori, i componenti dei suoi organi sociali e, più in generale, tutti i suoi *stakeholder* devono informare il proprio operato;
- il Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D. Lgs. 231/2001 che include anche illeciti di tipo corruttivo.

La Politica per la Prevenzione della Corruzione di SEA prevede che il personale, nello svolgimento delle proprie attività si attenga a principi di trasparenza, chiarezza, integrità e correttezza. In particolare, nei rapporti e nelle relazioni d'affari, sono proibiti comportamenti e pratiche anche solo potenzialmente illegali o, ad esempio, collusive, così come tentativi di corruzione e favoritismi, sollecitazioni, dirette o indirette, di vantaggi personali e di carriera per sé o per altri e più in generale atti contrari alle disposizioni normative applicabili.

SEA si propone di improntare a correttezza, equità, integrità, lealtà e rigore professionale le operazioni, i comportamenti e il modo di lavorare sia nei rapporti interni sia nei rapporti con i soggetti esterni, ponendo al centro dell'attenzione il pieno rispetto della legge oltre all'osservanza delle procedure aziendali.

L'orientamento all'etica (trasparenza, lealtà e onestà dei comportamenti verso l'esterno e verso l'interno) è approccio indispensabile per la credibilità nei comportamenti di SEA verso gli azionisti/investitori, verso i clienti e, più in generale, verso l'intero contesto civile ed economico in cui essi operano, al fine di trasformare in vantaggio competitivo la conoscenza e l'apprezzamento dei valori che animano diffusamente il modo di operare dell'impresa. Chi opera in nome e per conto di SEA, è consapevole di incorrere, in caso di comportamenti di tipo corruttivo e di violazione della legge in materia di corruzione, in illeciti sanzionabili - sul piano penale, sul piano amministrativo, sul piano disciplinare (secondo quanto previsto dal CCNL). SEA richiede inoltre ai propri "Soci in affari" il rispetto delle leggi vigenti, ivi incluso il D. Lgs. 231/2001, del Codice Etico e del Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001 - Parte Generale, sulla base di clausole la cui inosservanza implica la risoluzione del contratto. SEA, ritenendo lo strumento della segnalazione efficace per contrastare il fenomeno corruttivo, incoraggia le segnalazioni di presunti fenomeni di corruzione attraverso i canali di *whistleblowing* dedicati. SEA garantisce che nessun dipendente è sanzionato,

licenziato, demansionato, sospeso, o discriminato per essersi rifiutato di adottare una condotta illecita, anche se da tale rifiuto siano derivate conseguenze pregiudizievoli per il *business* della Società, né per aver effettuato una segnalazione in buona fede in merito a presunti fenomeni di corruzione o a violazioni del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di SEA.

Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione

SEA, a conferma del proprio impegno nella prevenzione e nel contrasto di pratiche illecite, ha adottato, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 6 febbraio 2020, il documento "Misure anticorruzione ex L. 190/2012" che contiene le misure di prevenzione adottate da SEA con riferimento ai reati oggetto della Legge n. 190 del 6 novembre 2012 "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione". Tali misure vanno ad affiancare il Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001, come da indicazioni delle Linee Guida dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) di novembre 2017.

Le "Misure anticorruzione ex L. 190/2012" includono le misure di prevenzione per le fattispecie di reato corruttivo previste nel Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 22 febbraio 2018, e certificato secondo la Norma UNI ISO 37001:2016 "*Anti-bribery Management System*" in data 8 marzo 2018 da TÜV Italia. L'*audit*, effettuato dal certificatore a settembre 2021, ha rinnovato la validità del certificato sino a marzo 2024.

Nell'ambito delle attività relative al Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di SEA e del Modello 231/2001 di SEA e delle società controllate SEA Prime e SEA Energia, è stata effettuata una analisi dei processi aziendali al fine di poter individuare i rischi legati alla corruzione. Sono stati inoltre svolti 41 *audit* (di cui 14 presso SEA, 14 presso la controllata SEA Prime e 13 presso la controllata SEA Energia) – che hanno riguardato anche la verifica di processi a potenziale rischio di corruzione e l'idoneità e l'effettività delle relative procedure - dai quali non sono emerse criticità.

L'informazione e la formazione sulle misure anticorruzione e sul SGPC si è articolata, nel corso del 2021, come già descritto per il D. Lgs. 231/2001 e per il Modello SEA.

Referente per l'Anticorruzione

La Società ha individuato, dal 2014, un Referente per l'Anticorruzione, attualmente nel Responsabile *Corporate Affairs and Compliance Legal Counseling*. Il Referente per l'Anticorruzione esercita la sua attività anche per le controllate SEA Energia e SEA Prime.

Il Referente per l'Anticorruzione cura ogni comunicazione in materia di anticorruzione, anche verso i terzi; il ruolo, le prerogative e le responsabilità del referente per l'anticorruzione non sono pertanto assimilabili a quelle previste dalla normativa di riferimento in capo al Responsabile per la Prevenzione della Corruzione (ovvero, il responsabile ex legge 190/2012).

SEGNALAZIONI (WHISTLEBLOWING)

SEA ha attivato una piattaforma informatica di segnalazione, gestita da "*provider* esterno", attraverso la quale i dipendenti e i terzi possono effettuare segnalazioni (cd. *Whistleblowing*) - anche anonime - relative, a titolo esemplificativo, a presunte violazioni di norme di legge o di procedure o regolamenti aziendali, norme di condotta professionale e/o di principi di etica previsti dal Codice Etico, violazioni del Modello di Organizzazione e Gestione ex D. Lgs. 231/2001 o del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione. L'accesso alla piattaforma informatica avviene attraverso il sito www.seamilano.eu - sezione *Corporate Governance* e/o attraverso il sito *intranet*. La piattaforma garantisce la riservatezza dei dati personali e del contenuto delle segnalazioni in conformità alla normativa. Il processo di gestione delle segnalazioni è disciplinato da apposita procedura aziendale. La piattaforma informatica è attiva anche nelle società controllate SEA Energia e SEA Prime.

CONFORMITÀ A LEGGI E REGOLAMENTI

La conformità normativa è assicurata dalle varie funzioni aziendali nell'ambito di propria competenza con il supporto di assistenza specialistica da parte della Funzione *Legal Affairs*.

Nel 2021 relativamente a SEA non si sono registrate azioni pendenti in materia di concorrenza e *antitrust*, né si sono registrate sanzioni significative per non conformità a leggi o regolamenti o per inadempimenti a obblighi in materia ambientale e sociale. Non si sono inoltre accertati casi di corruzione nell'anno.

POLICY FISCALE

Il Codice Etico e il Sistema Etico, di cui si è dotato il Gruppo SEA con l'obiettivo di definire i presupposti atti a garantire che nello svolgimento della propria attività d'impresa ci si attenga ai principi di massima trasparenza, chiarezza, correttezza, integrità ed equità al fine di salvaguardare gli interessi degli *stakeholder* e assicurare un metodo di lavoro efficiente e impostato al rispetto della normativa vigente, rappresenta il paradigma culturale con cui SEA opera e nel cui contesto si colloca anche la gestione della variabile fiscale.

In tale ambito, la *tax policy* operata dalla società del Gruppo SEA si pone i seguenti obiettivi:

- garantire la corretta determinazione e tempestiva liquidazione dei tributi dovuti per legge, unitamente all'esecuzione dei relativi adempimenti dichiarativi;
- contenere il rischio fiscale, inteso come rischio di incorrere nella violazione di norme tributarie o nell'abuso dei principi e delle finalità dell'ordinamento tributario.

A tal fine, le società del Gruppo SEA agiscono secondo i valori dell'onestà e dell'integrità nella gestione dell'attività fiscale, partendo dalla consapevolezza che il gettito derivante dai tributi trattati costituisce un'importante fonte di contribuzione allo sviluppo economico e sociale del Paese.

Il Gruppo SEA considera, infatti, i tributi come un costo dell'attività d'impresa che, come tale deve essere

gestito, nel rispetto del principio di legalità con l'obiettivo di salvaguardare il patrimonio sociale, di perseguire l'interesse primario della creazione di valore per gli azionisti, di soddisfare gli interessi di tutti gli *stakeholder* e di garantire la positiva reputazione di SEA.

Per tale motivo, il Gruppo SEA persegue un comportamento orientato al rispetto della normativa fiscale applicabile in Italia e nei Paesi in cui si dovesse eventualmente trovare ad operare, basandosi sull'interpretazione delle norme in modo da gestire responsabilmente il correlato rischio fiscale assicurandosi che siano, comunque, osservati lo spirito e lo scopo che le stesse o l'ordinamento prevedono.

Nei casi in cui la normativa fiscale non risulti sufficientemente chiara o univoca del significato a essa attribuibile, la *Funzione Tax Management* competente adotta un'interpretazione ragionevole della stessa, ispirata ai principi di legalità, avvalendosi, se necessario, di professionisti esterni.

In difesa dell'interesse sociale e dei suoi azionisti, il Gruppo SEA ritiene legittimo sostenere – anche in sede contenziosa – la ragionevole interpretazione delle norme, laddove ci siano discordanze interpretative con l'Autorità fiscale competente.

Nell'ottica della piena collaborazione con le Autorità fiscali, infine, il Gruppo SEA garantisce un rapporto corretto e trasparente assicurando a quest'ultime il proprio supporto anche in caso di verifiche relative sia alle società del Gruppo che a terzi.

SCENARIO E

STRATEGIA DI

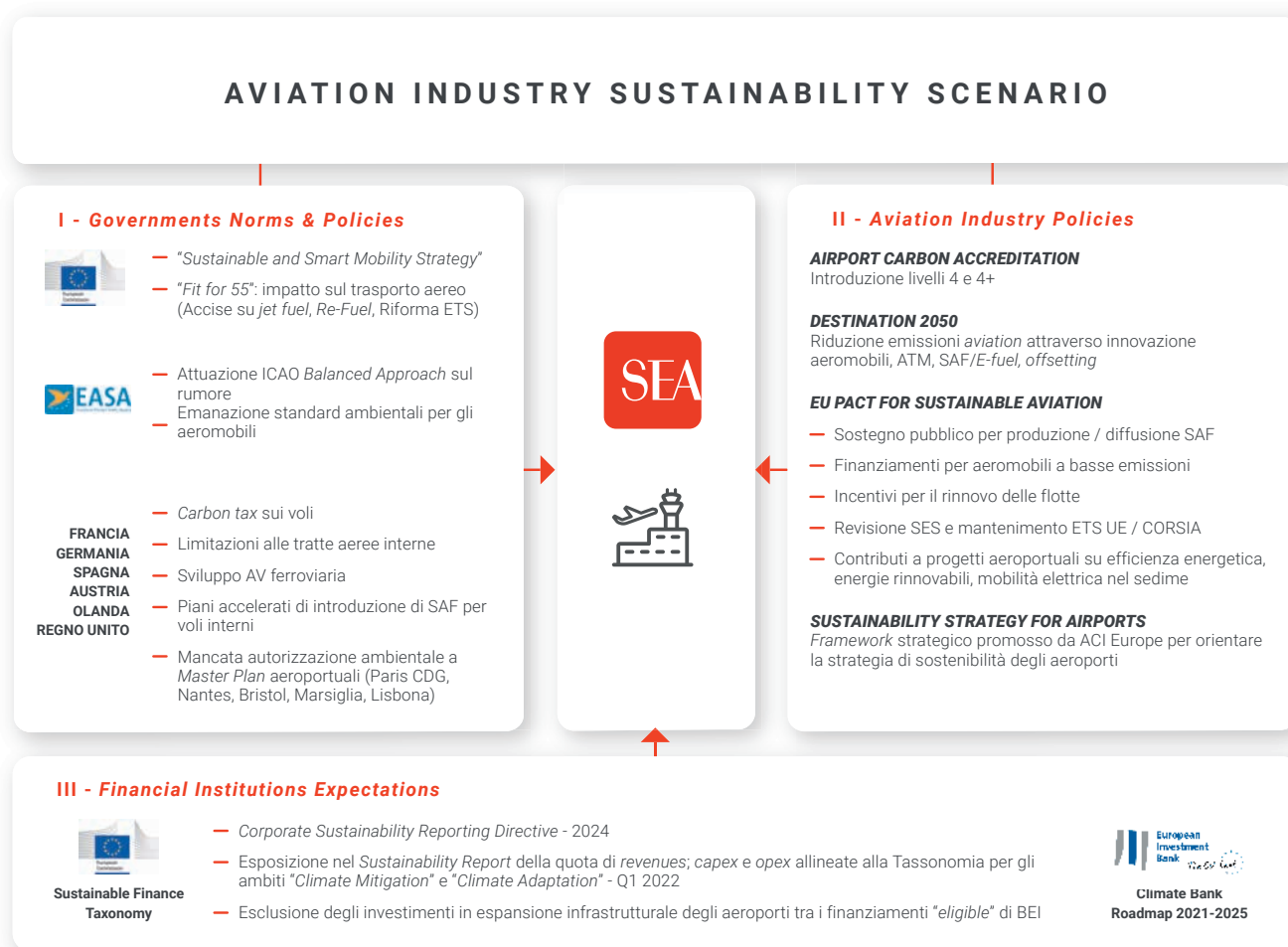
SOSTENIBILITÀ

SUSTAINABILITY SCENARIO

La strategia di sostenibilità adottata da SEA - oltre a scaturire da una crescente consapevolezza interna all'organizzazione in merito al ruolo che giocano le variabili sociali e ambientali sulla capacità di generare valore nel lungo termine – è anche in parte frutto dell'elaborazione e della declinazione degli stimoli e delle sollecitazioni che provengono dal contesto di riferimento.

Negli ultimi anni si sono infatti moltiplicati i provvedimenti normativi, i *framework*, le *guidelines*, le raccomandazioni e i segnali di cambiamento in ottica "ESG" provenienti da istituzioni, attori del mercato e organizzazioni del settore del trasporto aereo.

Nel corso del 2021, nonostante la persistente crisi dovuta alla pandemia, questa pressione è ulteriormente cresciuta. Di seguito vengono classificati e descritti sinteticamente gli elementi principali di questo scenario.

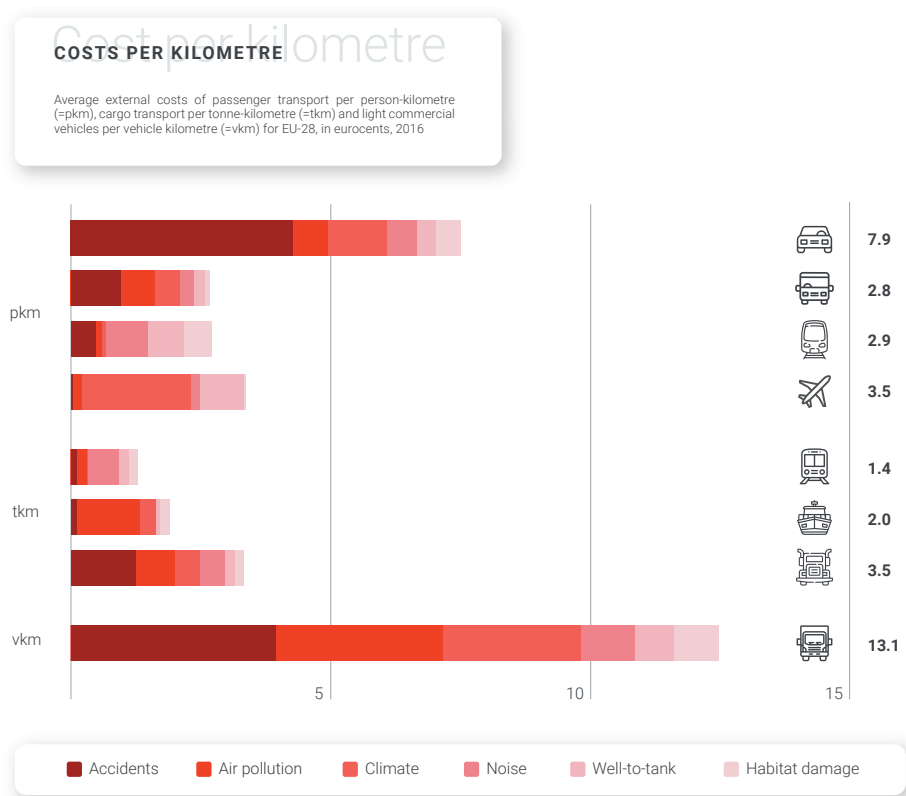


Fonte: SEA

IMPATTI DEI TRASPORTI E RUOLO DELL'AVIATION INDUSTRY

Il sistema dei trasporti provoca una serie di esternalità che vengono trasferite al pubblico. Queste includono, tra gli altri, i danni causati dal cambiamento climatico, dall'inquinamento atmosferico, dagli incidenti stradali e dal rumore. Questi costi variano a seconda del mezzo di trasporto.

Comparazione delle esternalità socio-ambientali generate dalle diverse forme di mobilità



Fonte: European Mobility Atlas 2021

In base ad una ricerca pubblicata sullo *European Mobility Atlas* nel 2021, nell'UE-28 i costi esterni totali per il trasporto stradale, ferroviario, per vie navigabili interne, aereo e marittimo (esclusi i costi di congestione, perché non sono calcolati per tutte le modalità di trasporto) ammontavano nel 2016 a 716 miliardi di euro, corrispondenti al 4,8% del PIL totale.

I costi di congestione ammontavano a ulteriori 271 miliardi di euro (costi di ritardo generati dal trasporto su strada). I costi esterni totali, inclusi i costi di congestione, ammontavano quindi a 987 miliardi di euro.

Se si tiene conto di tutte le principali esternalità sociali e ambientali generate dalle diverse forme di mobilità (incidenti, inquinamento atmosferico, emissioni climalteranti, rumore, perdita di biodiversità) il trasporto aereo risulta complessivamente allineato - in termini di costi/passeggero/km (pkm) - a forme di mobilità comunemente percepite come "sostenibili", come il treno (0,6 eurocent di differenza).

Il trasporto aereo genera costi socio-ambientali decisamente più ridotti, rispetto a tutte le altre forme di trasporto, sul fronte dell'incidentalità, del rumore e del danneggiamento degli *habitat* naturali.

Il risultato per il trasporto aereo è una media, compresi i dati per i voli a corto, medio e anche lungo raggio da e per gli aeroporti europei. I costi medi tra queste classi di distanza variano da 4,3 eurocent al pkm per i voli a corto raggio, a 2,8 eurocent al pkm per il medio raggio e 3,2 eurocent al pkm per il lungo raggio. I principali fattori di costo per i costi esterni dell'aviazione sono la quota del ciclo LTO del volo totale (che è maggiore per i voli a corto raggio), le dimensioni e il consumo di carburante degli aeromobili e il fattore di carico.

EVOLUZIONE DEI TREND ESG NEL SETTORE AVIATION

Il ruolo dei temi ESG nel rating sugli aeroporti

I fattori ESG influenzano in misura sempre maggiore la valutazione degli aeroporti da parte degli analisti e degli operatori finanziari. Di seguito la rappresentazione schematica delle principali variabili utilizzate da una primaria agenzia di *rating* per la valutazione della qualità creditizia degli aeroporti.

SWOT analysis dei fattori ESG che impattano sul rating degli aeroporti



Fonte: S&P Global Ratings "Environmental, Social, And Governance: How COVID-19 And ESG Factors Are Weighing On Airports' Credit Quality"

Pacchetto legislativo “Fit for 55”

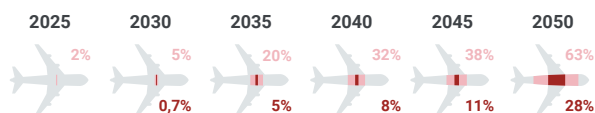
L'UE ha introdotto un nuovo obiettivo climatico per il 2030: -55% delle emissioni nette di gas a effetto serra (GHG) rispetto al 1990 (obiettivo più ambizioso rispetto al -40% rispetto definito precedentemente).

Per allineare le politiche dell'UE a questo obiettivo, il 14 luglio 2021 la Commissione Europea ha emanato un importante pacchetto legislativo, denominato “Fit for 55”, che include diversi provvedimenti rilevanti per gli aeroporti e l'industria del trasporto aereo. Questa iniziativa è particolarmente importante poiché sposta il baricentro dell'azione globale per il clima dal 2050 al 2030. Gli aeroporti sono destinatari diretti solo di una delle 4 principali direttive facenti parte del “pacchetto”, ovvero la “Alternative Fuels Infrastructure Directive” che prevede la fornitura mandatoria di energia elettrica da parte degli scali agli aeromobili in sosta ai gate per evitare l'utilizzo delle “Auxiliary Power Unit” (APU) particolarmente impattanti sotto il profilo delle emissioni di gas climalteranti e dell'inquinamento atmosferico locale.

Pacchetto EU “Fit for 55” – Principali implicazioni per l'industria aeroportuale

RE-FUEL EU AVIATION

NEW TARGETS FOR SUSTAINABLE AVIATION FUEL
(as % of fuel mix)



■ Sustainable aviation fuels ■ Specific sub-mandate on e-fuels

IMPATTO SUGLI AEROPORTI

- Obbligo per i fornitori di carburante fino a fine 2029
- Dal 2030 i garanti della conformità saranno gli aeroporti
- Aeroporti dovranno garantire infrastrutture necessarie per la gestione del nuovo carburante

ALTERNATIVE FUELS INFRASTRUCTURE DIRECTIVE

Fornitura obbligatoria di energia elettrica agli aeromobili in stand-by negli aeroporti:

- Dal 1 gennaio 2025 agli aeromobili fermi ai gate
- Dal 1 gennaio 2030 agli aeromobili fermi in tutte le postazioni esterne

Gli stati membri definiranno piani di implementazione delle infrastrutture per aeromobili con alimentazione idrogeno/elettrico.

IMPATTO SUGLI AEROPORTI

- Fino al 2030 utilizzabilità di qualsiasi tipo di interfaccia fissa o mobile, comprese unità alimentate a diesel
- Dal 2030 possibile solo alimentazione elettrica fissa a terra o apparecchiature mobili alimentate elettricamente

REVISIONE ETS AVIATION

- Riduzione una tantum del tetto alle emissioni e riduzioni annuali più elevate
- Eliminazione graduale delle quote di emissioni gratuite ai vettori entro fine 2026
- Proseguimento EU ETS sui voli intra-UE e applicazione di CORSIA su voli extra-UE
- Istituzione di un ETS separato per edifici (combustibile per riscaldamento) e trasporto su strada dal 2025

IMPATTO SUGLI AEROPORTI

- L'inasprimento generale del tetto alle emissioni e l'introduzione di un sistema ETS per edifici e trasporto su strada potrebbero comportare un aumento dei costi per gli aeroporti

ENERGY TAXATION DIRECTIVE

Introduzione graduale della tassazione del jet fuel e dell'energia elettrica utilizzati per i voli intra-UE (esclusi i voli cargo) in un periodo di 10 anni (2023-2033):

- La tariffa minima applicabile dopo un periodo di transizione sarà di €10,75/GJ
- I combustibili alternativi (biocarburanti avanzati, e-fuels) e l'elettricità avrebbero un'aliquota minima pari a zero per il periodo di transizione, dopodiché 0,15€/GJ

IMPATTO SUGLI AEROPORTI

- IATA stima che il livello di tassazione proposto si tradurrebbe in un aumento dei prezzi del carburante per i voli intra-UE del 90% entro il 2033







DINAMICHE DI MERCATO "GREEN" DEL TRASPORTO AEREO

Gli impegni di decarbonizzazione degli aeroporti europei

Il primo impegno dell'industria aeroportuale per emissioni di carbonio nette zero entro il 2050 è stato lanciato da ACI Europe nel giugno 2019 e riaffermato a maggio 2021.

Sulla base dei volumi di traffico del 2019 e dell'impronta di carbonio aggregata stimata degli aeroporti europei, non appena tutti gli scali raggiungeranno la soglia del "net zero" verranno eliminate in totale 3,14 milioni di tonnellate di emissioni di CO₂ all'anno.

Il percorso degli aeroporti europei verso l'eccellenza nella decarbonizzazione

Level 4+ TRANSITION	Level 4+ Offsetting of residual - Scope 1 & 2 emissions	 9
Level 4 TRANSFORMATION	Level 4 Extended carbon footprint, absolute emissions reductions in line with the Paris Agreement, enhanced 3 rd party engagement	 0
Level 3+ NEUTRALITY	Level 3+ Offsetting of residual - Scope 1 & 2 emissions	 47
Level 3 OPTIMISATION	Level 3 Engagement of 3 rd parties & measurement of their emissions	 20
Level 2 REDUCTION	Level 2 Emissions reduction target, carbon management plan & annual reductions	 48
Level 1 MAPPING	Level 1 Carbon footprint & policy	 77



Fonte: ACI Europe, Airport Carbon Accreditation

In tutta Europa, 242 aeroporti si sono impegnati a raggiungere il "net zero" entro il 2050 al più tardi, rispetto ai 211 che avevano siglato questo impegno in periodo pre-pandemia.

Questi 242 aeroporti rappresentano il 68% del traffico passeggeri europeo del 2019.

Più della metà del numero totale di firmatari (cioè 149) ha manifestato ambizioni rafforzate, impegnandosi formalmente a conseguire il "net zero" in un anno antecedente al 2050 (tra il 2025 e il 2045).

Tra questi, 10 (tutti all'interno della rete aeroportuale svedese gestita dalla società Swedavia) hanno già raggiunto a fine 2020 il traguardo del "net zero CO₂", mentre altri 84 gestori di aeroporti (tra cui SEA) hanno anticipato la tempistica dei loro obiettivi al 2030, nonostante l'impatto devastante in corso della pandemia di Covid-19. Airport Carbon Accreditation (ACA) è la piattaforma proposta da ACI Europe per supportare il raggiungimento di questi impegni. Al momento solo 9 aeroporti hanno formalizzato l'impegno del "net zero CO₂" attraverso l'ottenimento del livello 4 o 4+ della certificazione ACA.

IL SENTIERO DI DECARBONIZZAZIONE DEL TRASPORTO AEREO

Per l'industria del trasporto aereo il raggiungimento del "net zero" entro il 2050 richiederà un'attenta pianificazione e un'azione decisa da parte di tutti gli attori della filiera.

Il successo sarà legato a una efficace combinazione di nuove tecnologie e processi. La maggior parte delle proiezioni prevede la messa in campo di un mix di soluzioni diverse:

- i voli di breve raggio dipenderanno sempre più dallo sviluppo delle tecnologie elettriche e dell'idrogeno
- i carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF) continueranno a essere indispensabili, almeno nel medio termine, in particolare per i voli a medio e lungo raggio, che insieme rappresentano la maggior parte delle emissioni di CO₂ del comparto.

Evoluzione delle tecnologie di alimentazione green del trasporto aereo

Tipologia di volo	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Regionale 50-100 posti 30'-90' di volo 3% delle emissioni CO ₂ del settore	SAF	Elettrico Idrogeno (fuel cell) SAF	Elettrico Idrogeno (fuel cell) SAF	Elettrico Idrogeno (fuel cell) SAF	Elettrico Idrogeno (fuel cell) SAF	Elettrico Idrogeno (fuel cell) SAF
Breve raggio 100-150 posti 45'-120' di volo 24% delle emissioni CO ₂ del settore	SAF	SAF	SAF Prime tipologie di alimentazione a idrogeno	Idrogeno (fuel cell) SAF	Idrogeno (fuel cell) SAF	Idrogeno (fuel cell) SAF
Medio raggio 100-250 posti 60'-150' di volo 43% delle emissioni CO ₂ del settore	SAF	SAF	SAF	SAF Prime tipologie di alimentazione a idrogeno	SAF Prime tipologie di alimentazione a idrogeno	SAF Prime tipologie di alimentazione a idrogeno
Lungo raggio +250 posti +150' di volo 30% delle emissioni CO ₂ del settore	SAF	SAF	SAF	SAF	SAF	SAF

Fonte: Air Transport Action Group, Waypoint 2050, 2021

I sistemi di propulsione elettrica e a idrogeno saranno inizialmente impiegati su velivoli piccoli che coprono le tratte più brevi. Man mano che le tecnologie miglioreranno, la propulsione a idrogeno, elettrica o ibrida sarà dispiegata su aeromobili fino a 150 posti, con voli inferiori ai 120 minuti. Queste rotte rappresentano il 27% delle attuali emissioni di CO₂ dell'industria, con il restante 73% delle emissioni generate dagli aeromobili più grandi che volano sul medio-lungo raggio. I combustibili per aerei sostenibili (SAF) rappresentano una potenziale soluzione per queste rotte e un complemento dell'elettrico/idrogeno sui voli più brevi.

Il ruolo del SAF e i trend di utilizzo previsti

I carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF) continueranno a essere indispensabili almeno nel medio termine, in particolare per i voli a medio e lungo raggio. Rispetto al carburante per jet convenzionale, SAF può offrire una riduzione fino al 100% delle emissioni di CO₂, a seconda della materia prima e della tecnologia di produzione utilizzata. Vi sono anche prove che il SAF possa contribuire al miglioramento della qualità dell'aria locale. SAF è oggi disponibile come soluzione *drop-in*, compatibile con i sistemi aeronautici e le infrastrutture aeroportuali esistenti, fornendo un significativo vantaggio pratico e finanziario rispetto ad altre opzioni di decarbonizzazione ed è attualmente utilizzabile in tutti gli aeromobili con una miscela fino al 50%.

ATAG stima che 330-445 milioni di tonnellate di carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF), insieme a miglioramenti tecnologici e operativi, saranno necessari affinché l'industria aeronautica globale raggiunga zero emissioni nette di carbonio entro il 2050.

Alcuni studi calcolano che l'aviazione sarà in grado di accedere a materie prime sufficienti per la produzione di circa 180 milioni di tonnellate di SAF all'anno. Secondo IATA la produzione globale di SAF nel 2021 è stata di circa 100 milioni di litri, lo 0,1% di tutto il carburante utilizzato per l'aviazione. Diverse compagnie aeree si sono però impegnate a portare questa cifra al 10% entro il 2030. Si prevede che nel 2022 il carburante sostenibile per l'aviazione (SAF) sarà uno dei segmenti in più rapida crescita nel settore dei biocarburanti. SAF avrà una quota crescente del mercato dei carburanti per aerei poiché i mandati negli Stati membri dell'UE stimolano la domanda, mentre nuovi impianti di produzione entrano in funzione.

Quadro delle prospettive di diffusione del Sustainable Aviation Fuel

Catalizzatori

FATTORI CATALIZZATORI

Il pacchetto *ReFuelEU Aviation* dell'UE prevede l'obbligo di utilizzo di una quota SAF obbligatoria del 2% al 2025, che salirà al 63% entro il 2050. Per i carburanti sintetici per aviazione la quota sarà dello 0,7% entro il 2030 e del 28% al 2050.

L'elettricità rinnovabile può essere utilizzata per produrre SAF attraverso l'approccio *Power-to-Liquids*. Questo approccio utilizza l'idrogeno dell'elettrolisi e il carbonio catturato dall'atmosfera come materia prima e quindi non è limitato dalla disponibilità di bioenergia.

I rapidi sviluppi tecnologici ridurranno il sovrapprezzo per SAF. Entro il 2050, il costo medio è stimato a \$760 - \$900 per tonnellata SAF, valore interno alla fascia di costo storico dei combustibili fossili.

SAF fornisce anche vantaggi climatici diversi dalla CO₂, come la riduzione delle emissioni di anidride solforosa e di particolato. Una maggiore riduzione del carbonio e la considerazione di questi benefici diversi dalla CO₂ sosterranno ulteriormente il valore di SAF rispetto ai combustibili fossili.

Mentre oltre il 90% della produzione di petrolio e gas si trova in soli 22 paesi nel mondo, l'industria SAF dovrà sfruttare le materie prime in quasi tutti i paesi, migliorando la sicurezza energetica, l'indipendenza e la resilienza per molte nazioni.

Questo investimento creerà o sosterrà circa 13,7 milioni di posti di lavoro.

Gli investimenti nella bioenergia sono molto efficaci nella creazione di posti di lavoro, con 23 persone impiegate oggi per ogni milione di dollari investito in bioenergia nell'ultimo decennio, rispetto a soli 2,7 posti di lavoro per milione investito per gli investimenti nel solare e 1,1 per l'energia eolica.

Criticità

OSTACOLI/CRITICITÀ

IATA stima che il costo del SAF sia da 2 a 4 volte superiore a quello dei combustibili fossili, anche se una nota di Air France-KLM evidenzia che il differenziale di costo potrebbe essere da 4 a 8 volte il costo del cherosene.

L'industria di produzione del SAF richiederà da 5.000 a 7.000 raffinerie di combustibili rinnovabili entro il 2050. Queste saranno in genere costruite vicino alle fonti di materie prime, con una capacità media di circa 100.000 tonnellate/anno. La costruzione di queste infrastrutture richiederà 1.080-1.450 miliardi di dollari l'anno. Ciò rappresenta circa il 6% della spesa annua storica in conto capitale per petrolio e gas.

È probabile che la maggior parte della produzione utilizzi i percorsi Alcohol-to-Jet (AtJ) e Fischer-Tropsch (FT). Sebbene quasi tutta la produzione odierna utilizzi il percorso HEFA, i vincoli delle materie prime limiteranno questo al 6%-8% della capacità richiesta.

L'aviazione potrà accedere a bioenergia sufficiente solo per il 41%-55% del totale SAF richiesto. Questo perché più settori si contenderanno il suo utilizzo. Essendo un settore particolarmente difficile da decarbonizzare, l'aviazione dovrebbe avere la priorità nell'utilizzo, ma non deve aspettarsi l'esclusività.

Fonte: ATAG – Waypoint 2050, Fueling Net Zero, 2021

IL MERCATO DELL'OFFSETTING DI CO₂

I mercati volontari del carbonio consentono agli emettitori di CO₂ di compensare le loro emissioni inevitabili acquisendo crediti di carbonio generati da iniziative volte a rimuovere o ridurre le emissioni di GHG dall'ambiente.

Una compensazione di carbonio è uno strumento che rappresenta la riduzione di una tonnellata di anidride carbonica nell'atmosfera.

La cattura di una tonnellata di emissioni di CO₂ equivale alla quantità assorbibile da circa 50 alberi in un anno. Le aziende che non sono in grado di raggiungere i propri obiettivi di emissione di gas serra possono acquistare crediti di compensazione del carbonio investendo in progetti ambientali progettati per evitare, ridurre o rimuovere le emissioni di carbonio.

Il commercio globale di *offset* è cresciuto di quasi il 30% dal 2020 al 2021 ed è destinato a crescere ulteriormente dopo il vertice della COP26 di Glasgow, che ha discusso dell'introduzione di regole attese da tempo per un mercato globale centralizzato degli *offset*.

Questa nuova ondata di domanda di *carbon offset* è guidata dal moltiplicarsi di strategie aziendali "net zero" e da altre ambizioni climatiche, insieme al crescente riconoscimento del ruolo richiesto dalle compensazioni di carbonio nel raggiungimento degli obiettivi climatici dell'accordo di Parigi.

Le aziende generalmente acquistano crediti di carbonio come parte della loro strategia aziendale “net-zero”.

L’acquisto di *offset* offre una soluzione di transizione per consentire alle aziende di diventare *carbon neutral* abbastanza rapidamente, mentre lavorano per decarbonizzare le loro attività completamente nel medio e lungo termine.

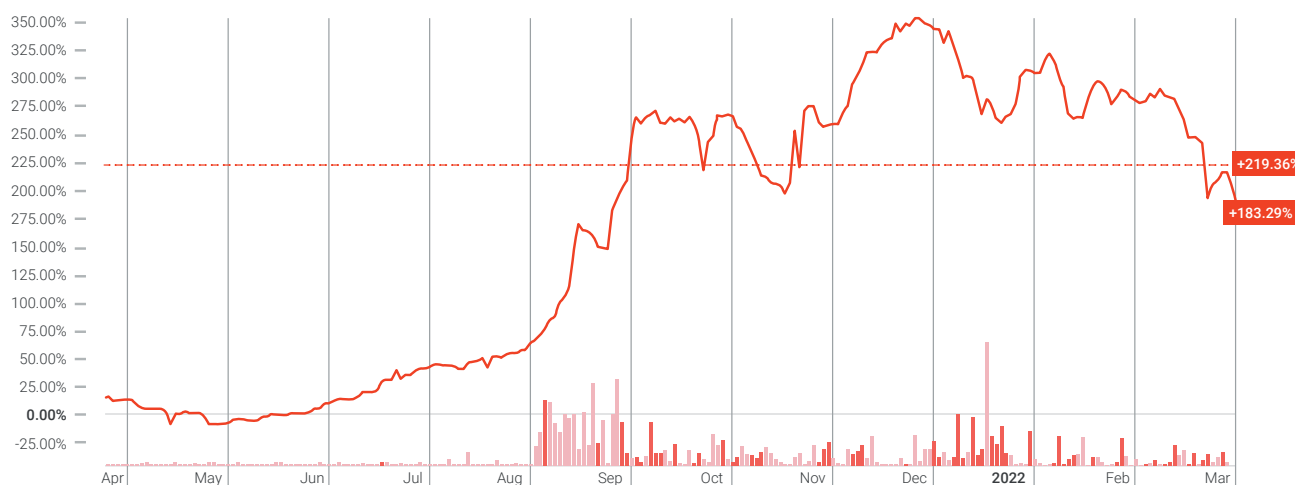
Il valore totale del mercato monitorato nel 2020, 473 milioni \$, è stato il valore annuale più alto dal 2012.

Al 31 agosto 2021, le transazioni di mercato avevano già superato i 748 milioni \$, il che significa che è molto probabile che il 2021 abbia fatto registrare il valore annuale più alto di sempre, potenzialmente superiore a 1 miliardo \$. Il volume delle compensazioni volontarie di carbonio scambiate ha raggiunto la soglia record di 188,2 milioni di tonnellate di CO₂ equivalenti nel 2020 (+80% rispetto al 2019) ed è particolarmente interessante considerando che il 2020 è stato l’anno della pandemia di Covid-19.

Ancora più sostenuta è stata la crescita del mercato nel 2021. A soli otto mesi dall’inizio dell’anno, i volumi di scambio delle compensazioni di carbonio nel mercato volontario sono cresciuti del 27% rispetto all’intero 2020 a 239,3 milioni di tonnellate equivalenti, il tutto mentre le economie globali continuano a oscillare per le conseguenze della pandemia.

L’impennata della domanda di compensazioni volontarie di carbonio sta facendo salire i prezzi e sta causando una stretta dell’offerta, poiché le aziende e gli investitori si affrettano ad acquistare i crediti che compensano le emissioni di gas serra. Il crescente interesse per le compensazioni – che rappresentano una tonnellata di carbonio che è stata permanentemente evitata o rimossa dall’atmosfera – ha inclinato il mercato in favore dei venditori, dopo anni di prezzi bassi.

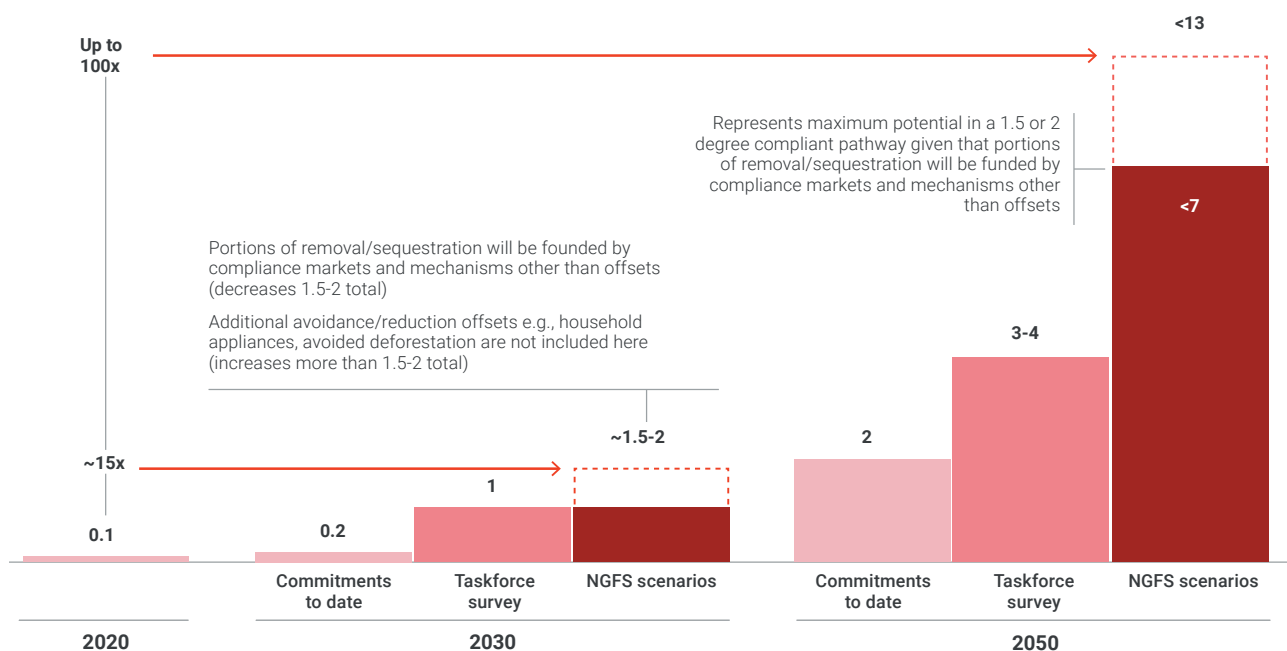
Andamento 2021-2022 delle quotazioni nei mercati volontari del carbonio



Fonte: carboncredit.com

Secondo un rapporto del 2021 della Banca Mondiale, i prezzi di un *carbon credit* sui mercati volontari partono da meno di 1 \$/ton e possono arrivare a 137 \$/ton. Quasi la metà delle emissioni ha comunque un prezzo inferiore a 10 \$/ton. Rabobank, multinazionale olandese di servizi finanziari bancari, riporta che i progetti di energia rinnovabile hanno i prezzi medi più bassi (1,4 \$/ton) mentre i progetti nel settore forestale e nell’uso del suolo sono nella fascia più alta (4,3 \$/ton).

Voluntary demand scenarios in 2030 and 2050, GtCO₂ per year



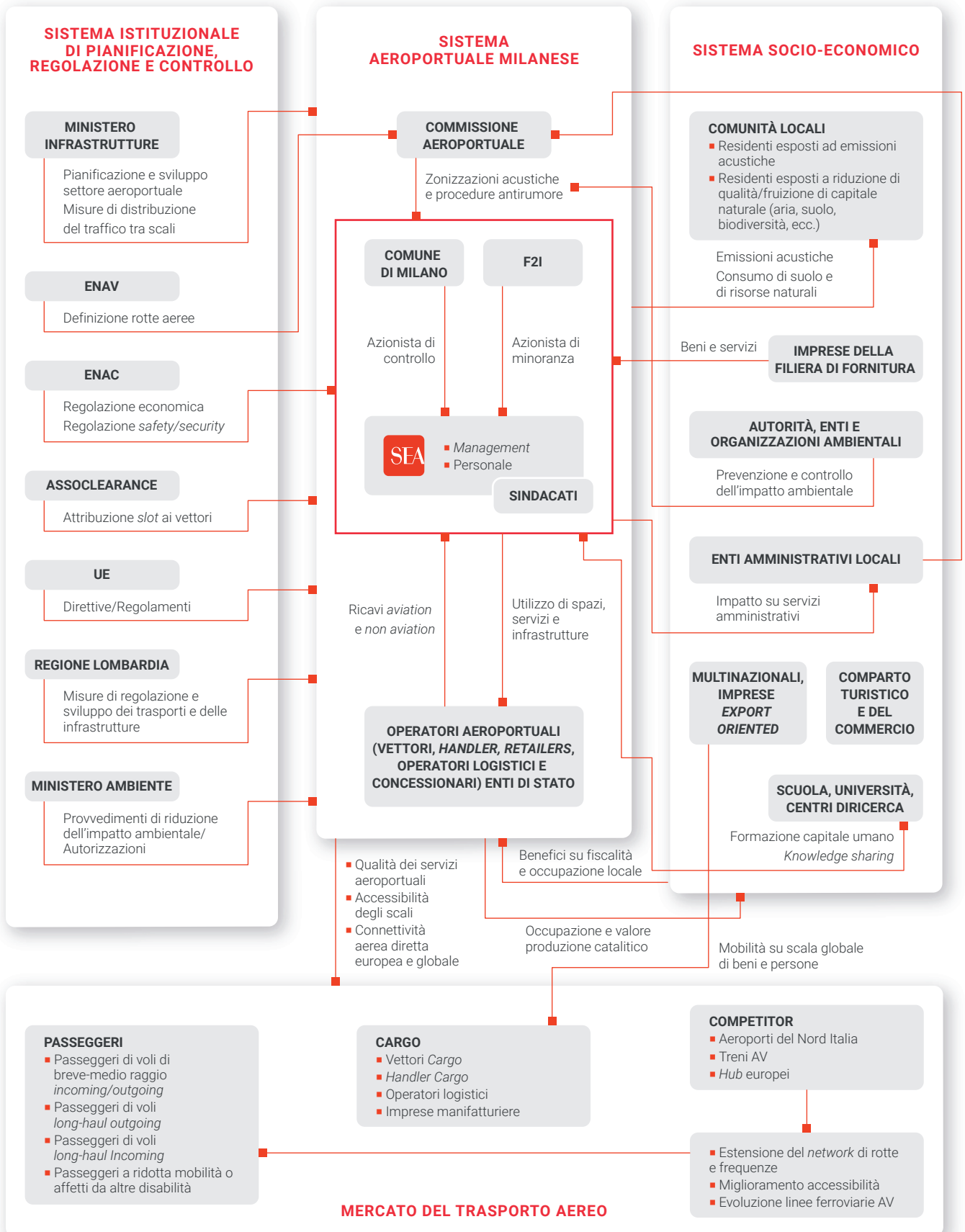
Secondo la "Taskforce on Scaling Voluntary Carbon Markets" - iniziativa promossa da Mark Carney, specialista delle Nazioni Unite inviato per l'azione per il clima ed ex governatore della Banca d'Inghilterra - per supportare una rapida decarbonizzazione, l'azione volontaria attraverso i mercati del carbonio dovrà aumentare di 15 volte (da 0,1 a 1,5-2 Gt CO₂ di crediti di carbonio) entro il 2030 e di 100 volte (7-13 GtCO₂ di crediti di carbonio all'anno) entro il 2050 rispetto ai livelli del 2020. In tal caso, molte aziende potrebbero scoprire che la riduzione diretta delle proprie emissioni è il modo più economico per attenersi ai propri obiettivi pubblici di decarbonizzazione. Le autorità di regolamentazione europee stanno lavorando a regole più rigorose per la certificazione *offset*. Cosa determinerà i prezzi? Secondo un *report* di BloombergNEF dal lato dell'offerta la disponibilità delle quote e quali tipologie di progetti e interventi verranno considerati idonei a generare compensazioni di carbonio. Dal lato della domanda il profilo e il numero di chi vuole (o deve) comprare dei *carbon credits*. Se tutti i tipi di compensazioni dovessero continuare a essere permessi, compresi quelli che evitano le emissioni (invece di rimuoverle), il mercato sarà sovraccaricato di crediti in gran parte senza valore.

⁶ <https://www.iif.com/tsvcm>

⁷ <https://about.bnef.com/blog/carbon-offset-prices-could-increase-fifty-fold-by-2050/>

SUSTAINABILITY STRATEGY

Mappa degli stakeholder di 1° livello del Gruppo SEA



Ecosistema socio-economico di riferimento

Nel suo ruolo di gestore di infrastrutture adibite ad attività di trasporto pubblico, SEA si impegna ad acquisire in maniera organica e strutturata, valutare correttamente e inserire nel processo decisionale le variabili che rispondono agli interessi e alle aspettative dei propri *stakeholder*.

Ciò sia nel realizzare opere di ampliamento degli scali, sia nel mettere a disposizione spazi e servizi agli operatori aeroportuali, sia nell'assicurare la massima sinergia d'azione tra tutti gli operatori aeroportuali per garantire ai passeggeri voli continui, sicuri ed efficienti.

Nella mappa sono rappresentati i nostri principali *stakeholder* di 1° livello, ovvero coloro con cui sviluppiamo i rapporti più diretti e intensi.

Visione di sviluppo sostenibile

SEA persegue una strategia di creazione del valore - a tutela del rendimento del capitale dei suoi azionisti - improntata ai seguenti principi:

- priorità alle scelte mirate all'accrescimento del valore aziendale nel medio-lungo periodo;

- costante tensione all'armonizzazione degli obiettivi economici con la qualità dell'offerta di connettività aerea erogata al territorio, in ragione del profilo di interesse generale sotteso al ruolo svolto;
- analisi e valutazioni attente e sistematiche dei rischi strategici e sistemici, oltre che operativi;
- alimentazione di un sistematico confronto con gli *stakeholder* nella definizione e implementazione delle direttrici di sviluppo, in un'ottica finalizzata alla generazione di benefici diffusi e alla minimizzazione delle esternalità negative.

Strategia ESG e modello di governance della sostenibilità

La strategia ESG di SEA ha l'obiettivo di governare le variabili di *business* di natura sociale e ambientale, valorizzando le dinamiche relazionali con gli *stakeholder* in maniera tale da rendere questi ultimi - più che semplici destinatari di una quota del valore generato dall'azienda - dei veri e propri contributori qualificati delle principali scelte strategiche di *business* che hanno un impatto significativo sul contesto di cui essi sono parte. Tale obiettivo rappresenta la risposta più assennata alle profonde e delicate interdipendenze che caratterizzano le scelte e le decisioni di aziende come SEA - chiamata a progettare, realizzare e gestire infrastrutture di trasporto aereo - e che impattano fortemente sui suoi risultati di medio-lungo periodo.

Modello di *governance* della sostenibilità

In SEA la responsabilità per la trattazione delle questioni ESG a livello di *board* è affidata al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità. A livello manageriale opera un *Sustainability Committee* al quale sono stati affidati i seguenti compiti:

- esaminare l'andamento dei principali indicatori di sostenibilità, anche in riferimento agli altri operatori aeroportuali comparabili;
- valutare l'efficacia delle azioni intraprese ed esaminare possibili azioni migliorative da intraprendere.

Il Comitato è presieduto dall'Amministratore Delegato/Direttore Generale e si avvale della segreteria tecnica svolta dalla funzione CSR che cura gli aspetti tecnico-logistici e di programmazione dei lavori. Il *Sustainability Committee* è composto, oltre che dal CEO, dal *Chief Financial and Risk Officer*, dal *Chief Operating Officer* e dai Direttori delle seguenti funzioni: *Administration, Aviation Business Development, Cargo and Real Estate, Environment and Airport Safety, Human Resources, Infrastructures Development, Maintenance, Non Aviation Business Development, Operations Linate, Operations Malpensa, Public Affairs and External Communication, Quality and Client Management, Security Management, Compliance and Training, Supply Chain, ICT and Innovation, Corporate Affairs and Compliance Legal Counseling, Corporate Social Responsibility, Health and Safety at Work* e da rappresentanti delle controllate SEA Energia e SEA Prime.

Nel 2021 le tematiche ESG sono state trattate all'interno del *Management Committee* e hanno riguardato la definizione del Piano di Sostenibilità 2022-2026 approvato dal CdA il 20 dicembre 2021.

DRIVER DELLA STRATEGIA

La strategia ESG sviluppata da SEA in questi anni è riconducibile a quattro principali filoni di lavoro:

Decision making integrato

Passare da un "insieme di azioni e progetti votati alla sostenibilità" a una "strategia sostenibile", responsabilizzando il *management* ad adottare una prospettiva organica, con l'obiettivo di accentuare la capacità di evidenziare le interrelazioni tra le dinamiche di *business* e il *set* delle variabili di contesto e di scenario e, in definitiva, migliorare la qualità del *decision making* aziendale.

SEA integra i temi di sostenibilità socio-ambientale nella visione, nelle opzioni strategiche, nei piani industriali, nei *budget*, nel sistema dei rischi, nella misurazione delle *performance* manageriali, per fare in modo che la capacità dell'azienda di creare valore nel lungo periodo tenga conto di tutte le variabili che influiscono su di essa.

Ascolto e coinvolgimento degli stakeholder

SEA realizza periodicamente *survey* su campioni di *stakeholder* aziendali - suddivisi per categorie - per rilevare la loro percezione su: qualità della relazione con SEA, valutazione del *management*, azioni di SEA che hanno diretto impatto su di loro. A queste rilevazioni vengono affiancati - soprattutto in corrispondenza dell'avvio di progettazioni rilevanti, come i *Master Plan* - momenti strutturati di confronto con gli *stakeholder* aziendali più rappresentativi. Il coinvolgimento degli *stakeholder* interni ed esterni in questi ultimi anni è risultato particolarmente significativo nello sviluppo di progetti aziendali come: l'elaborazione del Sistema Etico, *The Social Challenge*, *Mind the Future* e *Family Audit*.

Misurazione degli impatti

L'*accountability* in merito alle strategie, ai processi e agli impatti non è circoscritta alla sola realizzazione del Bilancio di Sostenibilità. Da 10 anni è in corso una *partnership* con il *Centro per lo Sviluppo dei Territori e dei Settori della LIUC Business School*, attraverso la quale vengono misurate, in maniera sempre più precisa e affidabile, le esternalità socio-economiche generate, su scale territoriali diverse, dagli aeroporti di Malpensa e Linate. L'obiettivo è da un lato acquisire una conoscenza approfondita del ruolo economico che gli aeroporti rivestono nel contesto locale e nazionale, dall'altro supportare modalità consapevoli di confronto con il territorio.

Cittadinanza sociale

Nel 2012 è stata elaborata una *Policy* di *Corporate Citizenship* e nel 2019 è stata varata una dettagliata procedura per disciplinare le modalità con cui l'azienda pianifica, gestisce e rendiconta le proprie erogazioni liberali e le sponsorizzazioni. La *Policy* è stata creata per definire strategie di investimento sociale organiche, efficaci e progressivamente correlate con il profilo di *business* dell'azienda. Gli investimenti sociali che sono stati realizzati negli ultimi 10 anni hanno permesso di ribadire che il compito di SEA non si esaurisce nel gestire bene gli aeroporti, ma abbraccia anche il saper costruire relazioni di sintonia:

- con il territorio che ospita le infrastrutture;
- con le realtà non *profit* che cercano di dare risposte alla collettività;
- con le stesse persone di SEA, non considerate esclusivamente nel loro ruolo di dipendenti, ma anche nella loro veste di cittadini che considerano parte importante della loro realizzazione personale il mettersi a disposizione di una buona causa.

Codice Etico

Il nuovo Codice Etico approvato dal Consiglio di Amministrazione di SEA nella seduta del 21 dicembre 2020, è in linea con il *purpose*, i valori e i principi definiti a suo tempo dal Sistema Etico e integrato con i contenuti relativi ai principi di sostenibilità adottati e consolidati nel tempo e con i comportamenti da tenere da parte dei principali *stakeholder* per contribuire al conseguimento degli obiettivi di crescita sostenibile, integrata e inclusiva.

Il documento si compone di tre sezioni principali:

1. Valori e *Vision* Etica della società.
2. Norme di comportamento da tenere da parte dei destinatari del Codice che hanno, nella maggior parte dei casi, la propria fonte in norme di legge.
3. Impegni verso gli *Stakeholder*.

Un'ulteriore sezione definisce i meccanismi di diffusione, di attuazione e di controllo del Codice, indicando i canali istituiti per la segnalazione di eventuali violazioni.



Diamante dei valori



IL DIAMANTE DEI VALORI

I valori di SEA corrispondono principalmente alla sedimentazione di buone prassi realizzate nel tempo, che hanno supportato l'organizzazione nelle diverse fasi della sua evoluzione.

Sono anche però paradigmi generativi di prassi auspicate, in quanto non ancora o non del tutto attuate, che si rendono necessarie per l'organizzazione per gestire le sfide del cambiamento.

La trama complessiva dei valori sottende una concezione dell'azienda come "parte di un sistema complesso e interdipendente" con il contesto in cui essa opera.

Materiality matrix

COS'È LA MATERIALITÀ

La materialità è la dimensione all'interno della quale un determinato aspetto del rapporto tra l'azienda e i suoi *stakeholder* è in grado di influenzare la capacità della prima di creare valore. Sono due le caratteristiche che devono essere considerate per valutare la materialità di un aspetto dell'attività aziendale:

- se produce impatti significativi dal punto di vista economico, sociale o ambientale;
- se può influenzare in maniera sostanziale le valutazioni o le decisioni degli *stakeholder* in merito all'azienda.

Nella definizione di materialità viene posta una forte enfasi sia sugli *stakeholder* esterni che sui membri del *management*, rappresentativi di SEA, poiché le loro ragionevoli aspettative e interessi devono essere presi in considerazione come un importante punto di riferimento. Attraverso una valutazione congiunta tra azienda e *stakeholder* della rilevanza di questi fattori in termini di impatto sulle reciproche aspettative e utilità, si arriva a definire una selezione di *item* che costituiscono i fronti di impegno primari per intraprendere un percorso di sviluppo sostenibile da parte dell'azienda.

MATERIALITY ASSESSMENT

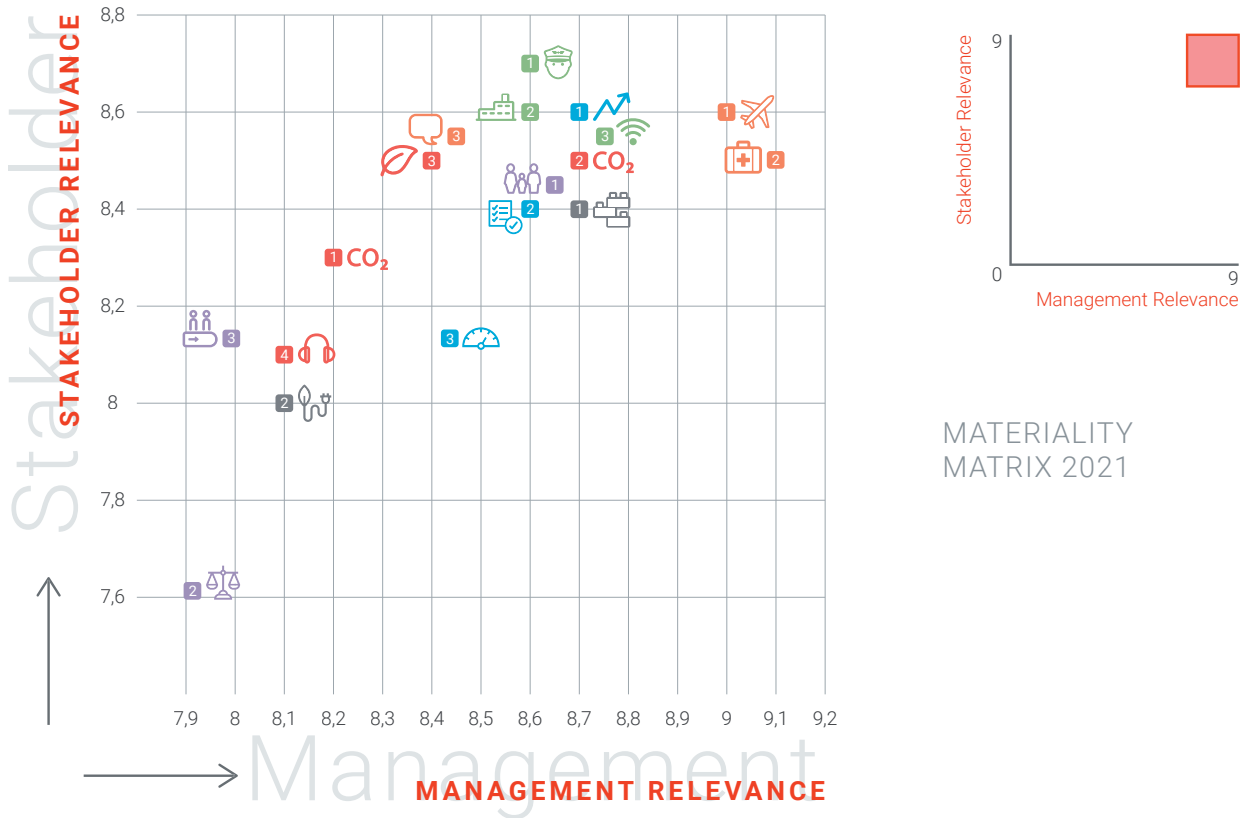
Nel 2020 - in conseguenza anche della profonda *disruption* generata sul *business* del trasporto aereo dalla pandemia - è stato realizzato il processo di *deep review* della matrice di materialità, che si è articolato nei seguenti punti:

- mappatura delle *issues* rilevanti;
- approvazione della mappatura da parte dei vertici aziendali;
- processo di valutazione e prioritizzazione delle *issues* da parte sia degli *stakeholder* che del *management* SEA (in parallelo);
- definizione della bozza di matrice di materialità e condivisione con *Sustainability Committee* e Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità;
- approvazione della matrice di materialità da parte del CdA SEA.

Nel 2021 è stato effettuato il processo di *light review* dell'analisi di materialità che è stato presentato al Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità in data 3 marzo 2022.

Condivisione e Approvazione del CdA

La proposta di *materiality matrix* presentata al CdA di SEA contemplava 15 *issues*. Il CdA ha ritenuto di integrare 3 ulteriori *issues*, ovvero: iniziative finalizzate alla riduzione del *gender gap*, inserimento delle *performance* ESG nel sistema MBO e *talent retention & acquisition*. In tal modo la versione definitiva della matrice di materialità, approvata dal CdA il 21 dicembre 2020, contempla 18 *issues*, appartenenti a tutte le 6 categorie di riferimento.



Pillars	Materiality Issues	SDGs
Governance Sostenibile	<ol style="list-style-type: none"> Visione strategica orientata al valore di lungo termine Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di sostenibilità Inserimento di performance ESG nel sistema incentivante del management (MBO) 	
Capitale Infrastrutturale	<ol style="list-style-type: none"> Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate a circular economy Promozione della mobilità sostenibile 	
Capitale Naturale	<ol style="list-style-type: none"> Riduzione delle emissioni dirette di CO₂ e di inquinanti Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO₂ Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo Azioni di contenimento dell'impatto acustico 	
Capitale Umano	<ol style="list-style-type: none"> Salvaguardia dell'occupazione e minimizzazione dell'impatto sociale del downsizing Iniziative per la riduzione del Gender Gap Talent retention & acquisition 	
Capitale Sociale e Relazionale	<ol style="list-style-type: none"> Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio Massima attenzione alla sicurezza sanitaria nella gestione della customer experience Modalità strutturate di interlocuzione e di coinvolgimento degli stakeholder 	
Capitale Intellettuale	<ol style="list-style-type: none"> Innovazione tecnologica nella gestione di safety e security Ecosistema collaborativo aeroportuale per migliorare qualità, efficienza, sicurezza Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri 	

Allineamento tra Pillars, Materiality Issues e Sustainable Development Goals

SEA ha adottato la prospettiva dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile promosso dall'ONU.

È stato pertanto effettuato un *assessment* per individuare quali dei 17 *Sustainable Development Goals* fosse eleggibile tra gli ambiti d'azione aziendale, al fine di coniugare la *Vision* strategica con le *issues* materiali che supportano il perseguimento di tale *Vision* e con il tipo di *commitment* riferibile all'Agenda 2030.

Issues della materiality matrix

Governance Sostenibile

Visione strategica orientata al valore di lungo termine

Adozione di *mindset* e approcci alla pianificazione strategica che tengano conto di tutte le variabili che nel medio-lungo periodo possono influenzare il raggiungimento e la sostenibilità degli obiettivi di *business* e che consentano di incrementare la capacità di *envisioning* e di scenario *planning* del *management* aziendale.

Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di Sostenibilità

Impegno a strutturare un piano di obiettivi ESG agganciato ai Piani Industriali futuri, di cui andrà a rappresentare il complemento qualitativo che indirizza la gestione delle forme di capitale non-finanziario.

Inserimento di performance ESG nel sistema incentivante del management (MBO)

Integrazione sistematica di variabili ESG nel sistema di incentivazione manageriale, così da allineare i contenuti della *business strategy* e della *sustainability strategy* con il set di *performance* che rilevano nell'erogazione delle premialità.

Capitale Infrastrutturale

Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate alla circular economy

Impegno ad una progressiva introduzione di protocolli di costruzione sostenibili delle infrastrutture, basati sulla rinnovabilità dei materiali, sull'assenza di sostanze nocive o tossiche, sulla loro attitudine a ridurre i costi di manutenzione e di esercizio degli edifici e sulla possibilità di riutilizzo dei materiali alla fine del loro ciclo di vita.

Promozione della mobilità sostenibile

Impegno allo sviluppo di soluzioni di mobilità sostenibile (trasporto pubblico, veicoli elettrici, ecc.) oltre che adeguate in termini di tempi e comodità di utilizzo. Promozione di collaborazioni con aziende di trasporto e istituzioni pubbliche, finalizzate a incrementare l'accessibilità - soprattutto su ferro - degli scali, con relativa riduzione dell'uso del mezzo privato su gomma.

Capitale Naturale

Riduzione delle emissioni dirette di CO₂ e di inquinanti

Impegno nell'attivazione di una serie di azioni - dalla riduzione dei consumi energetici, alla transizione all'elettrico della flotta di sedime, fino all'acquisizione di energia generata da fonti rinnovabili - per il controllo e la riduzione delle emissioni di CO₂ generate all'interno del sedime aeroportuale e derivanti dalle attività proprie del gestore.

Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO₂

Attivazione di percorsi di collaborazione con gli *stakeholder* aeroportuali per avviare o accelerare processi di riduzione della *carbon footprint* complessiva del sedime generata da fonti diverse da quelle direttamente controllate dal gestore.

Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo

Impegno a valutare tutte le innovazioni tecnologiche e di processo (sia lato *air-side* sia *land-side*) che consentano di incrementare la capacità operativa delle infrastrutture a parità di suolo utilizzato e a studiare - attivando *partnership* ad hoc - le soluzioni più efficaci che consentano di salvaguardare l'integrità degli eco-sistemi interessati, lì dove l'espansione fisica dell'area di sedime risulti ineludibile.

Azioni di contenimento dell'impatto acustico

Monitoraggio costante ed efficiente del rumore di origine aeronautica negli aeroporti e messa in opera di soluzioni di mitigazione a beneficio del territorio, operando in collaborazione e sotto lo stretto controllo dell'ARPA (Agenzia Regionale Protezione Ambiente), al fine di ridurre i disagi connessi al futuro incremento di tutte le tipologie di operazioni aeronautiche.

Capitale Umano

Salvaguardia dell'occupazione e minimizzazione dell'impatto sociale del *downsizing*

Adozione di misure di contenimento del costo del lavoro che minimizzino l'impatto sociale, preservino le professionalità e rispettino le prerogative fondamentali dei lavoratori.

Iniziative per la riduzione del *gender gap*

Alimentare una trasformazione della *corporate culture* che dia luogo a processi organizzativi maggiormente orientati all'inclusività e alla parità di genere.

Talent retention & acquisition

Alimentare il profilo di azienda attraente per i nuovi talenti, mettendo in campo percorsi di valorizzazione ed *empowerment* professionale che stabilizzino l'indice di *retention* e consentano all'azienda di pianificare efficacemente le successioni ai vari livelli di responsabilità manageriale.

Capitale Sociale e Relazionale

Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio

Recupero progressivo di un adeguato indice di connettività aerea diretta - una volta superata la fase critica della pandemia - con le aree del mondo che rappresentano una potenziale fonte di prosperità per il territorio.

Massima attenzione alla sicurezza sanitaria nella gestione della *customer experience*

Costante azione di contrasto alla diffusione della pandemia mettendo in atto azioni e misure basate su norme e *best practices* con l'obiettivo di salvaguardare la salute di passeggeri e operatori rispetto ai rischi di trasmissione del contagio. Garantire sempre e comunque il mantenimento dei più elevati livelli di *safety* e *security* delle operazioni svolte in aeroporto, favorendo la graduale ripresa del traffico passeggeri.

Modalità strutturate di interlocuzione e coinvolgimento degli *stakeholder*

Impegno a promuovere efficaci processi di comunicazione con gli *stakeholder* interni ed esterni, nell'ottica di favorire lo scambio, il lavoro di squadra e la generazione di intelligenza collettiva. Coltivazione di un percorso di sviluppo costruito d'intesa con gli *stakeholder* rilevanti (vettori, *retailer*, autorità di regolamentazione, istituzioni, imprese, comunità), rispetto al quale sia possibile

individuare soluzioni sostenibili alle sfide di *business* e condividere benefici, costi e rischi connessi alla gestione degli aeroporti in modo equo ed efficace.

Capitale Intellettuale

Innovazione tecnologica nella gestione di *safety* e *security*

Adottare soluzioni tecnologiche per rendere sicuro e sereno il viaggio del passeggero all'interno dell'aeroporto, garantendogli un'esperienza piacevole, *touchless* - evitando il contatto con superfici - e *seamless*, con la riduzione degli assembramenti e dei tempi di attesa.

Ecosistema collaborativo aeroportuale per migliorare qualità, efficienza, sicurezza

Sviluppo di sinergie e *partnership* con gli altri attori aeroportuali per ottimizzare le operazioni, conseguire efficienze, gestire efficacemente contingenze impreviste, migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri.

Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri

Sviluppo e implementazione di servizi ad alto valore aggiunto che migliorino il *comfort* aeroportuale e massimizzino la *customer experience*.

Corporate Citizenship

SEA si è dotata di una *policy* sulla "Cittadinanza d'impresa", i cui capisaldi sono:

- la rilevanza della *corporate citizenship* è qualificata dall'intensità del suo collegamento con la strategia aziendale prima ancora che dalla quantità delle risorse investite;
- le attività di *corporate citizenship* vengono realizzate rispondendo all'esigenza di tutelare le prerogative:
 - degli azionisti, in merito all'utilizzo più corretto, efficiente ed aziendalmente fruttuoso delle risorse complessivamente gestite dal *management*;
 - degli *stakeholder non profit*, in merito all'esigenza di trasparenza e oggettività dei criteri con cui l'azienda sceglie i *partner* per gli investimenti sociali;
 - dell'azienda stessa, in merito alla propria credibilità e reputazione relative alla capacità di essere trasparente sui meccanismi di accoglimento delle richieste di contribuzione da parte del mondo *non profit*;

- il fulcro delle nostre attività di *corporate citizenship* è rappresentato dal progetto finanziato, le cui credenziali (completezza, *endorsement* da parte di istituzioni nazionali e internazionali, scalabilità, chiarezza degli obiettivi, misurabilità, rendicontabilità) devono aggiungersi a quelle dei suoi proponenti;
- si prediligono progetti coerenti con identità, caratteristiche e fattori distintivi di SEA, che svolge un ruolo attivo (non semplice donatore, bensì *partner*) nella gestione dell'iniziativa, considerando quindi fattori importanti per la scelta del progetto la possibilità di

mobilitare la partecipazione della comunità aziendale, nonché l'opportunità di conciliare esigenze presenti sul territorio di riferimento dei nostri scali con iniziative realizzate in contesti di tipo internazionale.

Principali rischi non finanziari

Di seguito sono riportati i rischi più significativi inerenti alle tematiche ESG.

Categorie di Rischio	Descrizione del rischio	Misure di prevenzione/mitigazione
Rischi di interruzione, temporanea o prolungata, dei processi di <i>business</i> causati, ad esempio, da scioperi, eventi naturali, malfunzionamenti, ecc.	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 <i>economics</i> del Gruppo. In particolare, interruzioni delle attività causate da eventi di natura eccezionale (es. epidemie, guerre, eruzioni vulcaniche) tali da comportare il crollo nella domanda di trasporto aereo possono generare impatti critici al <i>business</i> . Le attività della Società possono subire inoltre un'interruzione anche a seguito dello 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 prestazione di servizi da parte di soggetti terzi.	Sono previsti piani di <i>back-up</i> operativi a cura delle linee e investimenti in formazione. È prevista inoltre la possibilità di attivare contratti esterni.
Rischi connessi alla progettazione e/o esecuzione degli investimenti di manutenzione/costruzione di infrastrutture aeroportuali	Il nuovo <i>Master Plan</i> di Malpensa, in corso di approvazione da parte degli Enti competenti, costituisce lo strumento di pianificazione dello sviluppo infrastrutturale a medio-lungo termine del Gruppo. È ad oggi ancora in corso di svolgimento la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Il <i>Master Plan</i> prevede infatti un'espansione in direzione Sud rispetto all'attuale sedime per realizzare infrastrutture a supporto del comparto <i>cargo</i> . L'esito negativo della procedura comporterebbe l'impossibilità per il Gruppo di perseguire gli sviluppi infrastrutturali necessari a supporto della crescita.	SEA pone grande attenzione ai rapporti con le comunità limitrofe, partecipando ai tavoli con le Istituzioni, sostenendo direttamente interventi di compensazione per il territorio e iniziative sociali di supporto alle comunità locali.
Rischi connessi al livello di rumore prodotto dagli aeromobili in decollo e atterraggio, alla gestione di iniziative di compensazione/riduzione del rumore e ai rapporti con le comunità locali	I livelli di inquinamento acustico che si genereranno a Malpensa con la crescita di traffico prevista nel <i>Master Plan</i> in corso di approvazione, se non correttamente gestiti, potrebbero impattare sulla sostenibilità e sulla crescita dello scalo nel breve-medio termine e originare maggiori costi per l'azienda legati alle compensazioni richieste.	SEA è impegnata in iniziative di mitigazione acustica su diversi fronti quali l'introduzione di tariffe penalizzanti per gli aeromobili più rumorosi e l'ottimizzazione degli scenari di utilizzo delle piste di concerto con ENAV.
Rischi connessi al mancato raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO ₂	SEA ha aderito, unitamente ad altri aeroporti facenti parte del <i>network</i> ACI Europe, alla risoluzione <i>NetZero 2030</i> con cui l'industria aeroportuale europea si impegna a raggiungere un livello di emissioni di CO ₂ pari a zero entro il 2030. Normative e <i>trend</i> dell'industria sul <i>NetZero</i> evolvono costantemente. La <i>roadmap</i> per la decarbonizzazione è guidata dalla <i>EU Climate Law</i> , che occorre seguire nelle sue evoluzioni per ottemperarne le implementazioni normative e mantenere un posizionamento adeguato rispetto ai <i>competitor</i> e alle aspettative degli <i>stakeholder</i> .	Linate e Malpensa partecipano al programma volontario di certificazione <i>Airport Carbon Accreditation (ACA)</i> . È stato, inoltre, definito il Piano di Sostenibilità al cui interno sono contenuti i <i>target</i> di riferimento. Gli investimenti necessari alla transizione verso la sostenibilità possono ottenere finanziamenti pubblici (es. <i>Recovery Fund/ Horizon 2020/ Green Deal</i>).
Rischi connessi all'inquinamento atmosferico, idrico e del suolo	Dal punto di vista ambientale si segnalano da un lato i rischi generati dalle attività del Gruppo aventi possibili ricadute ambientali in grado di incidere significativamente sull'operatività del Gruppo.	Tali rischi sono gestiti e costantemente monitorati attraverso il Sistema di Gestione Ambientale. Per informazioni addizionali si veda paragrafo "La nostra politica ambientale ed energetica".

Categorie di Rischio	Descrizione del rischio	Misure di prevenzione/mitigazione
Rischi connessi a eventi climatici estremi con impatti sugli asset aeroportuali	Eventuali nubifragi, bombe d'acqua, nevicate eccezionali potrebbero comportare danni rilevanti agli asset aeroportuali e generare quindi <i>disruption</i> nell'operatività degli scali. Le <i>disruption</i> a loro volta potrebbero tradursi in un peggioramento e/o interruzione dei servizi erogati dall'aeroporto ai propri clienti con gravi impatti reputazionali e di <i>business</i> .	Negli ultimi anni sono stati eseguiti lavori per migliorare lo status delle infrastrutture (es. sistemi di smaltimento delle acque bianche dai piazzali, troppo pieno per coperture tetto e pozzi disperdenti sulle rotonde). Sono previsti ulteriori interventi sui sistemi di smaltimento acque per i quali è in corso una richiesta di co-finanziamento tramite fondi europei.
Evoluzione della normativa ESG: normativa di settore e non di settore focalizzata su temi sociali, ambientali e di <i>governance</i>	È allo studio a livello Comunitario l'introduzione dell'obbligo di analisi della catena di fornitura secondo criteri ESG. Vi è ancora incertezza sull'effettiva entità degli obblighi che saranno previsti, nonché sulle responsabilità effettive e relative sanzioni che potranno essere introdotte. Sussiste il rischio che tale obbligo determini un generale appesantimento delle procedure relative alla <i>supply chain</i> aziendale. Negli ultimi anni si sta assistendo ad una crescente attenzione da parte delle istituzioni nazionali ed europee al rispetto degli impegni assunti a contrasto del <i>Climate Change</i> (Accordo di Parigi, Cop26), tra cui la riduzione delle emissioni di gas serra. Il <i>trend</i> in atto potrebbe portare all'introduzione di misure che sfavoriscono la competitività del trasporto aereo, tra cui: - introduzione di politiche fiscali ed economiche volte alla compensazione dell'inquinamento prodotto, che avrebbe come conseguenza il rincaro dei biglietti aerei e una possibile riduzione della domanda; - destinazione di risorse pubbliche a sostegno di settori in concorrenza con il trasporto aereo (es. trasporto ferroviario).	Pur nell'incertezza del perimetro normativo, è già allo studio l'integrazione di tematiche ESG all'interno dei processi esistenti di qualifica e valutazione dei fornitori. SEA è impegnata nella riduzione delle emissioni attraverso accordi di collaborazione con entità terze. Tra le iniziative si segnalano la fornitura di SAF sui propri scali e lo sviluppo della filiera dell'idrogeno, come parte del percorso <i>NetZero 2030</i> .
Rischi connessi alla gestione e sviluppo delle necessarie competenze/risorse per lo svolgimento del <i>business</i> (es. selezione, formazione, <i>retention</i> , comunicazione interna, <i>engagement</i>) e alla gestione delle relazioni con i sindacati	<i>L'ageing</i> della popolazione aziendale, potrebbe riflettersi sull'operatività in termini di minore efficienza/produzione, maggiori fenomeni di assenteismo e/o problemi di salute. Il momento di difficoltà che sta attraversando il settore del trasporto aereo potrebbe generare la perdita di personale chiave con conseguente impatto operativo per l'azienda. Le iniziative di sviluppo del personale pianificate potrebbero non ottenere i risultati attesi in termini di <i>engagement</i> .	È in corso di implementazione un nuovo piano di rinnovo generazionale che contribuirà ad impedire l'innalzamento dell'età media aziendale. È previsto un Piano di <i>retention</i> finalizzato alla mitigazione del rischio. L'azienda ha messo in campo iniziative di comunicazione finalizzate al miglioramento di <i>engagement</i> e trasparenza.
Rischi connessi alla gestione e allo smaltimento dei rifiuti prodotti dagli operatori aeroportuali, dagli esercizi commerciali presenti nei <i>terminal</i> , dai dipendenti, ecc.	L'incremento della quota di raccolta differenziata rientra tra gli obiettivi che il Gruppo si è posto in ottica di riduzione degli sprechi e dell'inquinamento. Gli obiettivi si riferiscono al totale dei rifiuti generati all'interno dei sedimi dalle attività del Gestore, dei sub concessionari e degli operatori aeroportuali, escludendo i rifiuti generati dalle compagnie aeree. Qualora vi fossero difficoltà nel coinvolgimento di terze parti non sarebbe possibile raggiungere i <i>target</i> di differenziazione dei rifiuti dichiarati nel Piano di Sostenibilità.	È stato avviato il confronto con altri scali finalizzato ad individuare le migliori prassi operative. Le azioni di miglioramento sono concentrate laddove il perimetro di sub-concessionari e <i>tenant</i> rientri nei processi gestiti da SEA.
Rischi connessi ai maggiori costi per iniziative di riduzione/ <i>offsetting</i> emissioni CO ₂	La Certificazione ACA 4+, recentemente ottenuta dagli aeroporti di Linate e Malpensa, richiede l'acquisto di certificati di origine <i>green</i> dell'energia e di <i>carbon credit</i> per l' <i>offsetting</i> della quota di emissioni non riducibile. Il contesto di <i>hard market</i> , causato principalmente da un aumento della domanda per tali certificati, fa ritenere rilevante il rischio di maggiori costi per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni.	Vengono attentamente monitorati i principali indicatori e le curve di prezzo per certificati di origine e <i>carbon credit</i> . Gli scenari di settore sono recepiti all'interno del Piano Industriale

Altre considerazioni

Considerata la natura e la localizzazione geografica delle attività svolte dal Gruppo, nonché i controlli propedeutici all'ottenimento del tesserino aeroportuale obbligatorio per chiunque lavori in aeroporto, non si segnala la sussistenza di rischi di violazione dei diritti umani, nemmeno per quanto riguarda la catena di fornitura. 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, ecc.), di leggi e regolamenti (es. mancato rispetto della normativa *privacy* in merito al trattamento dei dati personali). Possibili rischi di commissione di reati di corruzione vengono gestiti dal Gruppo tramite l'adozione di un proprio Modello 231 e della ISO 37001. Per informazioni addizionali si veda paragrafo "Sistema di controllo interno".

Risorse

RISORSE

CAPITALE INFRASTRUTTURALE

Il Capitale Infrastrutturale di SEA riguarda tutte le forme di capitale fisico che abilitano SEA allo svolgimento della propria attività e ne definiscono la capacità operativa.

Comprende sia gli asset fisici gestiti direttamente dall'azienda (terminal, piste, magazzini, parcheggi, ecc.) che quelli non gestiti dall'azienda ma facenti parte della "proposizione di valore" dei propri aeroporti (strade, linee ferroviarie di accesso agli scali, ecc.).

Sviluppo delle infrastrutture aeroportuali

Gli investimenti finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali vengono attuati in conformità a specifici strumenti di programmazione, soggetti al controllo e all'approvazione di ENAC, che regola le attività realizzate all'interno dei due scali.

MASTER PLAN

Il *Master Plan* è lo strumento di programmazione a lungo termine che, partendo da una previsione delle modalità evolutive dell'aeroporto (in termini di ruolo, volumi di traffico, tipologia di voli serviti, necessità espresse dal territorio, ecc.) individua e descrive lo scenario generale di riferimento, analizza la destinazione funzionale delle diverse aree aeroportuali e identifica le principali necessità di intervento, assegnando dei livelli di priorità e fornendo una stima degli investimenti.

Il *Master Plan* predisposto dal Gestore aeroportuale è approvato da ENAC per gli aspetti tecnico-aeronautici e dal Ministero della Transizione Ecologica attraverso una procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA). L'iter autorizzativo si conclude poi con la verifica di compatibilità urbanistica degli interventi proposti, che viene espressa nell'ambito di una "Conferenza dei Servizi" a cui partecipano tutti gli Enti interessati dallo sviluppo dell'aeroporto.

PIANO DEGLI INVESTIMENTI

L'attuazione dei lavori di breve-medio termine avviene sulla base del Piano degli Investimenti, prodotto nell'ambito del "Contratto di Programma ENAC-SEA". Tale documento, che ha sostituito il "Programma Quadriennale degli Interventi" precedentemente richiesto da ENAC, individua i progetti che il Gestore intende realizzare, in conformità alle indicazioni contenute nel

Master Plan, considerando un arco temporale di riferimento più breve rispetto a quest'ultimo (dieci anni nel complesso, ma descrivendo in modo più accurato solo le opere programmate nel primo quinquennio). Il Piano degli Investimenti include anche interventi puntuali non espressamente illustrati nel *Master Plan*, ma comunque coerenti con le previsioni generali di sviluppo in esso contenute. Tutta la documentazione riguardante il nuovo "Contratto di Programma" relativo al periodo 2022-2031 è stata trasmessa ad ENAC nel mese di ottobre 2021 (con note integrative inviate in dicembre a seguito di specifiche richieste di approfondimento espresse dall'Ente) e risulta ancora in corso di valutazione.

I *Master Plan* e i Piani degli Investimenti allegati al "Contratto di Programma" includono sia le opere direttamente realizzate dal Gestore, sia quelle a carico di altre società del Gruppo SEA o di Terzi operanti in aeroporto (ENAV, Compagnie aeree, Enti di Stato, operatori commerciali, *handler*, ecc.).

ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Altri strumenti di pianificazione redatti in ottemperanza alle disposizioni ENAC sono costituiti dal Piano di Utilizzo dell'Aerostazione - che descrive in particolare modo gli interventi che possono incidere sulle caratteristiche funzionali dei *terminal* passeggeri - e dal Piano delle Manutenzioni Straordinarie, riguardante tutti gli interventi di adeguamento, rinnovo e sviluppo eseguiti su edifici, impianti e infrastrutture esistenti.

La redazione di questi piani è effettuata con cadenza annuale e, anche nel corso del 2021, tali piani sono stati presentati ad ENAC tranne il Piano di Utilizzo del *Terminal 2*, poiché quest'ultimo è rimasto chiuso a causa delle forti riduzioni di traffico causate dalla pandemia.

Nel 2021 ENAC ha diramato delle nuove Linee guida sulla predisposizione e presentazione del Piano delle Manutenzioni Straordinarie a cui ci si dovrà attenere

a partire dal 2022 e ha inviato alle Società di Gestione aeroportuali una lettera circolare sui Piani per lo sviluppo funzionale dei *terminal*, che a partire dal nuovo anno sostituiranno i Piani di Utilizzo dell'Aerostazione, sviluppandone i contenuti e modificando le tempistiche di redazione.

Investimenti infrastrutturali (milioni di euro)

	2021	2020	2019	Totale 2019-2021
Malpensa <i>Terminal 1</i>	11,2	10,5	18,5	40,2
Malpensa <i>Terminal 2</i>	0,1	6,5	1,9	8,5
Malpensa <i>Cargo</i>	1,5	0,6	1,1	3,2
Linate	9,5	20,5	24,2	54,2
Infrastrutture di volo	16,2	3,5	34,0	53,7
Interventi vari	7,6	16,2	30,4	54,2
Beni mobili	4,2	7,2	24,0	35,4
Totale	50,3	64,9	134,1	249,4

Nota: Il totale non comprende la voce Immobilizzazioni IFRS 16 pari a 11,9 milioni di euro per il 2019, pari a 2,9 milioni di euro per il 2020 e pari a 4,7 milioni di euro per il 2021; inoltre il valore del 2020 comprende 6,7 milioni di euro relativi a SEA Energia.

Fonte: SEA

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI MALPENSA

Nel 2021, così come nell'anno precedente, gli interventi realizzati in aeroporto sono stati fortemente condizionati dalla situazione di emergenza sanitaria in atto e dalla conseguente riduzione della domanda di trasporto aereo, che hanno portato a dover posticipare una serie di attività di investimento già programmate.

In particolare, l'avvenuto trasferimento di tutto il traffico passeggeri nel *Terminal 1* ha portato alla chiusura del *Terminal 2* e alla sospensione di qualsiasi intervento riguardante tale fabbricato e le infrastrutture ad esso correlate.

Le opere eseguite sulle infrastrutture *air-side* dell'aeroporto hanno riguardato esclusivamente interventi di:

- riqualifica delle aree esistenti e progetti correlati agli obiettivi di mantenimento/incremento dei livelli di sicurezza e funzionalità operativa presenti nello scalo;
- manutenzione straordinaria della pista di volo 17L/35R, consistente nella riqualifica profonda della pavimentazione per circa due terzi della sua lunghezza, e alla ripavimentazione di tratti delle *taxiway* "D" ed "E";
- rinnovo di numerosi aiuti visuali luminosi

EVOLUZIONE DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI

Nel triennio 2019-2021 sono stati realizzati investimenti per un valore complessivo di 249,4 milioni di euro, volti principalmente allo sviluppo delle infrastrutture, al fine di migliorare il servizio offerto ai passeggeri e il servizio di trasporto merci, garantendo livelli di qualità, sicurezza, efficienza operativa e salvaguardia dell'ambiente sempre più elevati.

(sostituzione delle guide ottiche che garantiscono il corretto posizionamento degli aeromobili in sosta presso il satellite B; adeguamento di tutti i proiettori delle torri faro presenti in *air-side* utilizzando lampade con tecnologia a LED, ecc.) che hanno consentito di migliorare la funzionalità e l'affidabilità del sistema, ma anche di conseguire importanti livelli di efficientamento energetico degli impianti;

- implementazione di un sistema di sorveglianza e controllo degli aeromobili e dei veicoli nelle aree di manovra e di movimento (ASMGCS – *advanced surface movement guidance and control system*).

Nel *Terminal 1* sono stati realizzati interventi finalizzati a incrementare la funzionalità, la sicurezza e il livello di *comfort* offerto ai passeggeri. In particolare:

- messa in esercizio delle postazioni di consegna autonoma dei bagagli (*self-service bag drop*) nei *check-in*;
- continuazione del programma di riqualifica e standardizzazione di tutti i bagni aperti al pubblico;
- installazione di nuovi apparati per il controllo dei bagagli di stiva, adeguando il sistema BHS allo *standard 3 ECAC* (*European Civil Aviation Conference*);
- lavori di adeguamento sismico della copertura e

interventi di unificazione e aggiornamento tecnologico del sistema di rilevazione incendi;

- interventi correlati all'evoluzione dell'emergenza sanitaria (modifica di alcune aree operative, interventi sui percorsi e sulla segnaletica di indirizzo dei passeggeri, realizzazione di aree per l'esecuzione di test e tamponi, controllo *green pass*, ecc).

Per quanto riguarda l'area merci, sono state completate le opere correlate all'entrata in esercizio del nuovo magazzino DHL, sono stati eseguiti interventi negli uffici e negli spogliatoi del magazzino FedEx e sono in corso interventi di adeguamento del sistema di prevenzione incendi del fabbricato *cargo* ALHA-MLE. Si è inoltre proceduto alla riattivazione del magazzino merci presente nella zona nord del sedime in cui sono state trasferite le attività dell'operatore Amazon.

Tra gli investimenti effettuati nel corso del 2021 si ricordano infine vari interventi di manutenzione straordinaria relativi a reti e impianti, l'attivazione di nuove postazioni di ricarica dei veicoli elettrici operanti in *air-side*, ecc.

INVESTIMENTI REALIZZATI NELLO SCALO DI LINATE

Durante il 2021 è stato completato il progetto di demo-ricostruzione del "corpo F" che, dopo l'apertura delle nuove aree di imbarco del piano terra e della nuova area destinata ai controlli di sicurezza già avvenuta nel 2020, ha portato anche all'entrata in esercizio delle nuove zone di attesa per i passeggeri in partenza, di nuovi spazi commerciali e di ristorazione, nuovi servizi igienici, ecc.

I principali interventi di riqualifica funzionale del *terminal* hanno riguardato:

- il rinnovo di gran parte delle aree di *check-in*;
- la realizzazione della nuova area di connessione con la stazione della metropolitana e dei nuovi collegamenti verticali tra piano arrivi e piano partenze;
- installazione di un'area *self bag drop*;
- opere di riqualifica e standardizzazione dei bagni aperti al pubblico;
- numerosi interventi minori correlati alla gestione dei flussi tenendo conto delle limitazioni e delle necessità di controllo imposte dalla pandemia.

Il nuovo "corpo F" del *terminal* passeggeri di Linate ha conseguito la certificazione BREEAM che attesta gli elevati livelli di sostenibilità ambientale dell'edificio.

Gli interventi più significativi che hanno interessato le infrastrutture *air-side* sono stati:

- riqualifica di alcune zone di pavimentazione delle infrastrutture esistenti;
- opere di adeguamento dei sistemi di telecomando e telecontrollo degli aiuti visuali luminosi;
- attività di bonifica condotta nella zona ovest, in corrispondenza degli edifici ex Politecnico;
- interventi di adeguamento antincendio degli *hangar* SEA Prime;
- attivazione dei lavori propedeutici alla realizzazione della nuova torre di controllo;
- adeguamento dell'impianto di raccolta e trattamento delle acque nell'isola ecologica.

Per quanto riguarda gli interventi di prossima attuazione si segnalano il nuovo *hangar* 10 destinato a velivoli di *general aviation*, che verrà realizzato nella zona ovest dell'aeroporto e che è stato anch'esso progettato nell'ottica di conseguire la certificazione BREEAM e il progetto del nuovo deposito carburanti, che presenterà caratteristiche tali da poter gestire anche i carburanti SAF (*sustainable aviation fuel*), favorendo un sempre maggior utilizzo di tali prodotti al fine di ridurre l'impatto sull'ambiente prodotto dalle attività di trasporto aereo.

Master Plan di Linate

Il nuovo *Master Plan* di Linate, redatto nel 2016, considera un orizzonte temporale di riferimento fino al 2030 e include numerosi interventi destinati ad aumentare la funzionalità operativa e la qualità del servizio dello scalo e a diversificare la tipologia di servizi offerti al territorio, senza però intervenire in maniera significativa sui livelli di capacità dei vari sottosistemi, anche in considerazione di una prevista sostanziale invarianza nel tempo dei volumi di traffico e di un contesto di riferimento caratterizzato da un elevato livello di urbanizzazione.

Nel gennaio 2017 ENAC ha espresso la propria approvazione tecnica e nel mese successivo è stata chiesta al Ministero della Transizione Ecologica l'attivazione della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale. Durante il processo di valutazione è stata richiesta la predisposizione di un'ampia documentazione integrativa, in risposta ad osservazioni e richieste di approfondimento espresse dalla Commissione Tecnica VIA, che ha recepito le istanze provenienti dal Territorio, dalle Associazioni e dal pubblico. Dopo il parere favorevole

anche da parte del Ministero dei Beni Culturali, la procedura VIA si è conclusa positivamente in dicembre 2019, con l'emissione di apposito Decreto ministeriale.

Nell'agosto 2020 ENAC ha chiesto l'attivazione della procedura di accertamento della conformità urbanistica e anche quest'ultima fase approvativa si è conclusa positivamente, con il provvedimento trasmesso dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile nel luglio 2021.

Master Plan "Malpensa 2035"

Il *Master Plan* attualmente vigente a Malpensa risale al 1985. Nel 2009 SEA ha presentato a ENAC un nuovo *Master Plan* aeroportuale che individuava, sulla base di previsioni di traffico estese fino al 2026, lo scenario di sviluppo dell'aeroporto e prevedeva un progressivo incremento di capacità delle diverse infrastrutture.

Questa edizione del *Master Plan*, dopo avere ottenuto il parere tecnico positivo dell'ENAC, venne però ritirata prima della conclusione della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale, poiché nel frattempo era sostanzialmente modificato il quadro di riferimento rispetto alle indicazioni iniziali (*de-hubbing* di Alitalia).

A partire dal 2015 SEA ha attivato una nuova fase di studio, basata su una valutazione aggiornata delle caratteristiche operative dell'aeroporto (con particolare attenzione alla capacità del sistema di piste), sulla definizione di

un nuovo scenario di riferimento e di nuove previsioni di traffico, su un'analisi puntuale e aggiornata delle caratteristiche ambientali che caratterizzano il territorio circostante Malpensa e su una nuova definizione delle necessità di sviluppo dei vari sottosistemi che compongono l'aeroporto. In questo periodo vennero anche condotte specifiche attività di informazione e coinvolgimento degli *stakeholder*.

Il nuovo *Master Plan*, che considera come periodo di riferimento gli anni fino al 2035, ha ottenuto l'approvazione tecnica di ENAC nel 2019.

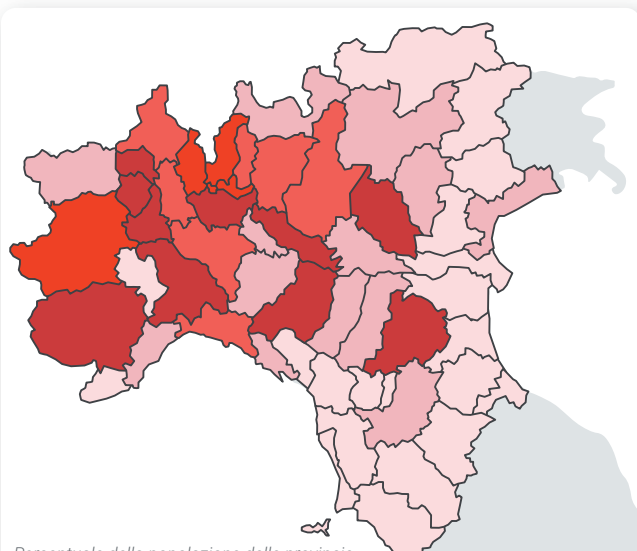
Parallelamente è stata completata anche la redazione del nuovo Studio di Impatto Ambientale e nel luglio 2020 ENAC, in veste di "Ente proponente", ha trasmesso tale documentazione al Ministero della Transizione Ecologica chiedendo l'avvio della procedura VIA. Nell'aprile 2021, dopo avere preso atto delle osservazioni espresse dagli Enti territoriali, dalle Associazioni e dal pubblico, la Commissione Tecnica VIA incaricata dell'analisi del *Master Plan* ha chiesto di produrre una serie di integrazioni della documentazione già prodotta, trasmesse e pubblicate nel novembre 2021, dando avvio ad una nuova fase di presentazione di eventuali osservazioni.

Attualmente si è in attesa del completamento delle valutazioni da parte della struttura del Ministero della Transizione Ecologica e, in caso di positiva conclusione di questa fase del processo, si procederà poi con l'attivazione della procedura di verifica di conformità urbanistica, attraverso l'indizione di una Conferenza dei Servizi.

Catchment area del sistema aeroportuale

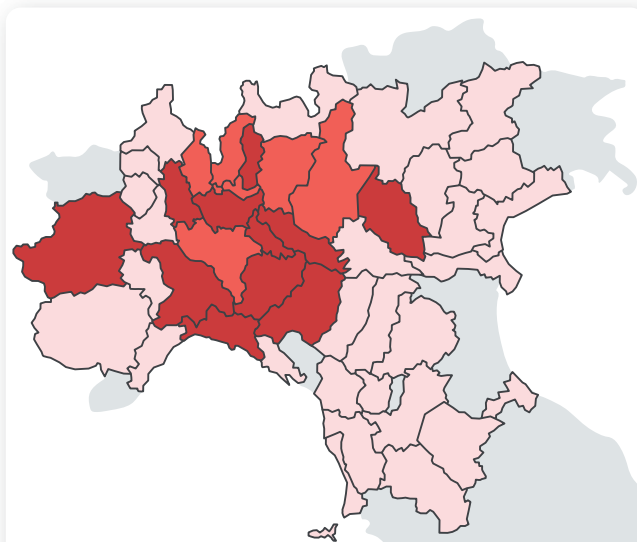
La *catchment area* del sistema aeroportuale milanese comprende principalmente, in termini di intensità attrattiva, nell'ordine: la città metropolitana di Milano, il territorio della Regione Lombardia e il Nord Ovest italiano. Si estende inoltre – seppur con una minore capacità di intercettazione della domanda – anche nelle regioni del Nord-Est, in Emilia-Romagna, in Toscana e nella regione svizzera del Canton Ticino.

Catchment area dell'aeroporto di Malpensa



Percentuale della popolazione delle provincie della catchment area dell'aeroporto di Malpensa rispetto alla popolazione totale.
Fonte: Elaborazioni SEA su dati indagini CLAS 2016 e Istat

Catchment area dell'aeroporto di Linate



Percentuale della popolazione delle provincie della catchment area dell'aeroporto di Linate rispetto alla popolazione totale.
Fonte: Elaborazioni SEA su dati indagini CLAS 2016 e Istat

Capacità

La capacità di un aeroporto, che in Italia è determinata dall'ENAC con il coinvolgimento delle parti interessate, viene stabilita in ragione delle possibilità ricettive del singolo aeroporto, che a loro volta dipendono:

- dal piano settoriale di navigazione aerea, ossia dalle capacità di gestione e controllo del traffico aereo a opera di ENAV;
- dal sistema delle piste e delle correlate infrastrutture, in particolare dei piazzali e dei *terminal*;
- dai fattori della domanda di traffico;
- da vincoli ambientali quali le procedure antirumore e la sospensione dei voli nelle ore notturne.

La capacità aeroportuale si traduce nella definizione di un determinato numero di "movimenti/ora" (intendendosi per "movimento" un atterraggio o un decollo di un aeromobile, indipendentemente dalla tipologia di traffico). La capacità degli aeroporti di Milano è stata stabilita dall'ENAC in complessivi 88 movimenti/ora, così ripartiti:

- aeroporto di Malpensa: 70 movimenti/ora (considerati congiuntamente i decolli e gli atterraggi);
- aeroporto di Linate: 18 movimenti/ora (considerati congiuntamente i decolli e gli atterraggi).

Questa ripartizione dei movimenti/ora fra Malpensa e Linate è stata definita nel contesto del progetto di riorganizzazione del sistema aeroportuale di Milano, finalizzato a consentire lo sviluppo di Malpensa.

CAPACITÀ DELL'AEROPORTO DI MALPENSA

La capacità dello scalo di Malpensa è soggetta a ulteriori limitazioni di:

- 39 movimenti omologhi (ossia movimenti della stessa specie, decolli o atterraggi disgiuntamente) e 31 movimenti opposti (ossia movimenti di specie diversa, decolli e atterraggi congiuntamente) per ogni ora;
- 6/7 movimenti omologhi ogni 10 minuti, 6/7 movimenti omologhi nei successivi 10 minuti (per un massimo di 13 movimenti omologhi ogni 20 minuti) e 5 movimenti opposti ogni 10 minuti.

Le fasce orarie presentano alcuni margini di ulteriore sfruttamento che potranno essere utilizzate in futuro dai vettori già operanti nello scalo, oppure da nuovi vettori.

CAPACITÀ DELL'AEROPORTO DI LINATE

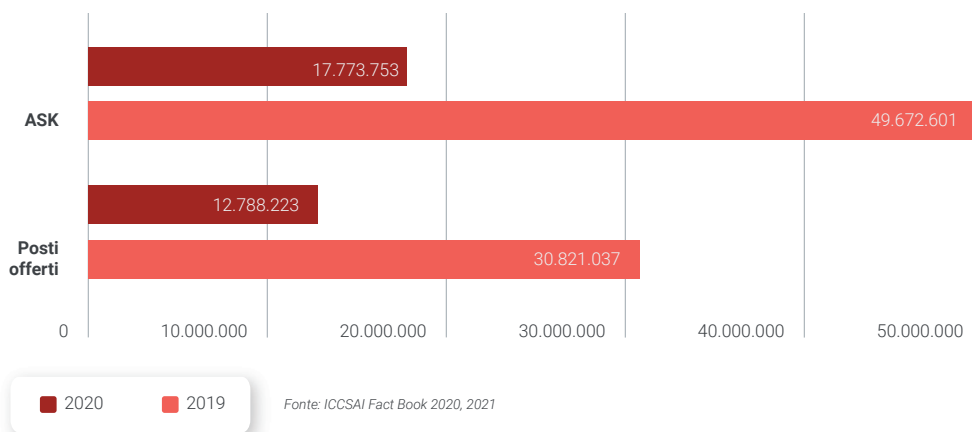
Le infrastrutture dell'aeroporto di Linate sono in grado di gestire una capacità di circa 32 movimenti/ora, ma lo scalo opera con una limitazione di traffico rappresentata dalla soglia dei 18 movimenti/ora, introdotta dai Decreti Bersani e Bersani bis. Tale capacità è stata fissata per i voli di tipo commerciale e senza includere i voli di continuità territoriale (ossia i voli da e verso particolari regioni disagiate dell'Italia, tra cui Sicilia e Sardegna, che garantiscono i collegamenti con i principali scali della penisola) e i voli dell'Aviazione Generale.

OFFERTA DI TRASPORTO AEREO

L'impatto della pandemia e delle conseguenti limitazioni agli spostamenti delle persone ha inevitabilmente sortito un duro effetto sull'offerta di trasporto aereo. L'area urbana di Milano tra il 2019 e il 2020 ha visto ridursi del 64% gli ASK - *Available Seat Kilometer* - offerti. ASK è l'indicatore corrispondente al totale dei posti offerti per ogni volo moltiplicato per il numero dei chilometri volati: una misura della capacità dello scalo in termini di offerta di trasporto ai passeggeri. Si sono invece ridotti del 58,5% i posti messi a disposizione dell'utenza dal sistema aeroportuale comprendente Malpensa, Linate e Orio al Serio.

Nonostante ciò, l'area urbana di Milano ha mostrato una certa tenuta della connettività aerea, collocandosi al 7° posto del *ranking* europeo, davanti ad aree metropolitane come Lisbona, Zurigo, Roma e Barcellona.

Offerta di trasporto aereo dell'area urbana di Milano (ASK .000)



La resilienza della connettività aerea del sistema aeroportuale milanese è correlata alla forte tenuta dell'attività *cargo* durante la pandemia. Il fenomeno dei "*freighter*" (aerei per il trasporto passeggeri adattati al servizio *cargo*) ha fatto sì che nel 2020 lo scalo di Malpensa sia entrato nella *top ten* degli aeroporti più trafficati d'Europa in termini di WLU (unità di trasporto che considera sia i passeggeri che le merci).

Malpensa ha visto declinare fatalmente sia gli ASK offerti in assoluto (-69% vs. 2019) che l'incidenza degli ASK relativi a destinazioni *extra-EU* sul totale degli ASK offerti, tradizionalmente attestati intorno al 70% e scesi nel 2020 di 10 punti rispetto all'anno precedente.

Evoluzione dell'offerta di trasporto aereo dello scalo di Malpensa (.000)

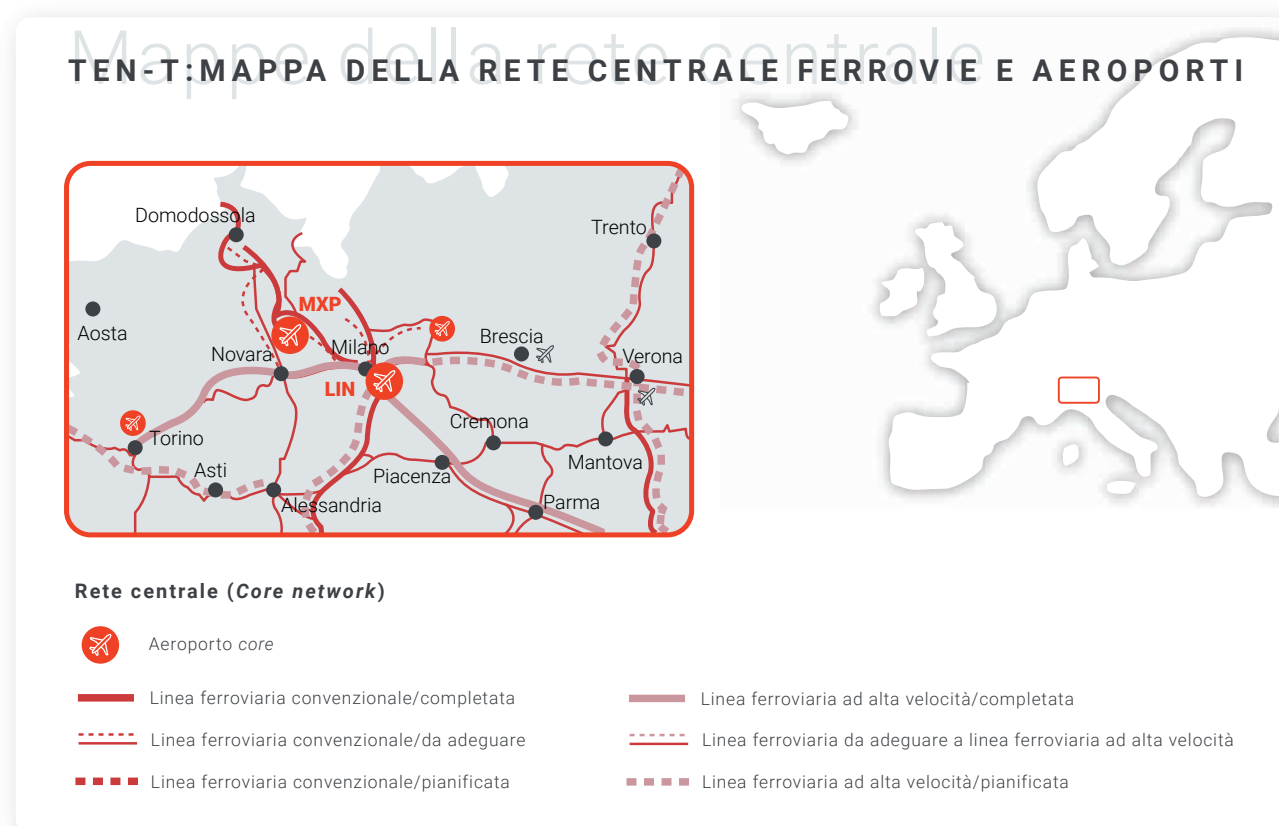
	2020	2019
ASK	11.579.831	37.344.826
ASK intra-EU	4.599.419	11.528.158
ASK extra-EU	6.980.412	26.816.668
ASK extra-EU/ASK totali	60,3%	71,8%

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021

Allo stesso tempo la tenuta del comparto *cargo* (che nel 2020 ha accusato un calo solo del 6,2% rispetto all'anno precedente) ha consentito di issare Malpensa dall'11° al 9° posto del *ranking* europeo.

Accessibilità agli scali nel quadro programmatico europeo, nazionale e regionale

Milano Linate e Milano Malpensa sono dunque gli scali di riferimento non solo dell'area milanese e lombarda ma di una macro-regione più vasta, che si estende dal Centro-Nord Italia fino alla Svizzera. Il potenziamento della connettività di superficie di entrambi gli aeroporti all'interno di questo ampio territorio - attraverso un sistema di servizi e infrastrutture che possa garantire un'accessibilità fruibile per tutti, sicura, efficiente e innovativa - è un fattore abilitante per la crescita competitiva e sostenibile degli scali stessi.



Fonte: Elaborazione SEA su mappe del Regolamento UE n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio

Il miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria a Linate e Malpensa è un obiettivo ricompreso non solo nella strategia regionale e nazionale di sviluppo della connettività ma anche in quella europea: entrambi gli aeroporti sono infatti nodi "core" della rete transeuropea dei trasporti TEN-T (*Trans European Network-Transport*), ovvero nodi della rete centrale, connessi agli altri elementi del *network* mediante collegamenti multimodali. Migliorare tali connessioni intermodali tra aeroporti e altre infrastrutture di trasporto è uno degli obiettivi prioritari della strategia europea⁸, al fine di favorire la competitività e lo sviluppo sostenibile dei territori dell'Unione. A livello nazionale, integrando gli orientamenti della rete TEN-T e i criteri inseriti nel Piano Nazionale degli Aeroporti, l'allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza del 2021 conferma gli aeroporti di Linate e Malpensa nella rete aeroportuale SNIT di 1° livello, per la quale sono previsti progetti volti al miglioramento del livello di accessibilità, soprattutto via ferro, attraverso l'integrazione della rete aeroportuale con quella ferroviaria e/o metropolitana, allo scopo di incrementare la quota modale di accesso agli aeroporti mediante trasporto pubblico.

Programmi per il miglioramento dell'accessibilità su ferro che interessano gli aeroporti di Milano

Descrizione	Aeroporto	Tabella Allegato DEF 2021
Collegamenti agli aeroporti di alcuni dei principali nodi urbani tramite metropolitana o rete RFI (Napoli, Milano Linate, Genova, Lamezia Terme, Bergamo, Firenze, Venezia, Catania), anche attraverso la realizzazione di fermate di interscambio o il miglioramento della loro accessibilità o integrazione	Milano Linate	Programmi prioritari - Aeroporti (Tabella A.4.1) Programmi da sottoporre a progetti di fattibilità - Aeroporti (Tabella A.4.3)
Potenziamento dei servizi ferroviari di collegamento a Malpensa (Rho-Gallarate, collegamento Sud, collegamento Nord)	Milano Malpensa	Programmi da sottoporre a <i>project review</i> - Aeroporti (Tabella A.4.2)

Fonte: Documento di Economia e Finanza 2021, Allegato "Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti".

A livello regionale l'obiettivo specifico di miglioramento della competitività del sistema aeroportuale in una logica di integrazione sovraregionale e di competitività internazionale, individuato nel Programma Regionale Mobilità e Trasporti di Regione Lombardia, risponde all'obiettivo più generale di migliorare la connettività della Lombardia per rafforzarne la competitività e lo sviluppo socio-economico. L'obiettivo si declina attraverso strategie distinte per i due scali milanesi:

- per Malpensa, favorire lo sviluppo come aeroporto di riferimento per il nord Italia, con ruolo di *gate* internazionale e intercontinentale;
- per Linate, rafforzare il ruolo di *city airport*, sfruttando la sua posizione strategica nell'area metropolitana.

Entrambe le strategie richiedono interventi finalizzati ad assicurare un'accessibilità efficiente e multimodale, ottimizzando le connessioni su gomma e su ferro e i servizi di trasporto collettivo.

Sistema delle azioni definite nel PRMT

	Azioni
Infrastrutture ferroviarie e servizio ferroviario regionale	F6 - Accessibilità a Malpensa F9 - Potenziamento Rho-Gallarate
Servizio auto-filo-metro-tramviario, impianti a fune e mobilità complementare	T2 - Nuove linee metropolitana di Milano: M4 Lorenteggio/San Cristoforo-Linate

Fonte: Piano Regionale Mobilità e Trasporti Regione Lombardia, 2016

⁸ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

LE MODALITÀ DI ACCESSO DEI PASSEGGERI AGLI SCALI MILANESI

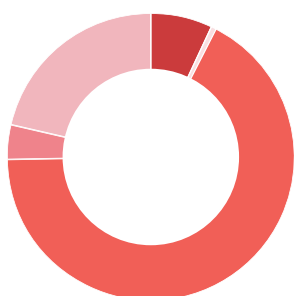
Le conseguenze della pandemia in termini di cambiamento delle abitudini di mobilità della popolazione sono ancora evidenti nel 2021, e ciò vale anche per la modalità di fruizione di mezzi e servizi di trasporto per raggiungere gli aeroporti da parte dei passeggeri.

In entrambi gli scali si rileva un incremento significativo della quota modale di accesso con auto privata: +10 punti percentuali a Linate rispetto al 2019, a svantaggio dell'utilizzo del taxi e del bus le cui quote si riducono rispettivamente di 8 e 2 punti percentuali; +8 punti percentuali a Malpensa, con riduzione di 9 punti percentuali della quota di utilizzo dell'autobus e di 1 punto della quota modale taxi.

Cresce di 1 punto percentuale l'utilizzo del treno per gli spostamenti da/per Malpensa.

Modalità di accesso dei passeggeri agli aeroporti milanesi

MALPENSA



7% BUS ▼ -9pt



67% AUTO ▲ +8pt

(di cui 62% con auto propria o di terzi, 5% con auto a noleggio)



4% TAXI ▼ -1pt

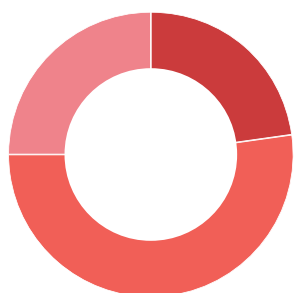


21% TRENO ▲ +1pt



1% ALTRO ▲ +1pt

LINATE



23% BUS ▼ -2pt



52% AUTO ▲ +10pt

(di cui 44% con auto propria o di terzi, 8% con auto a noleggio)



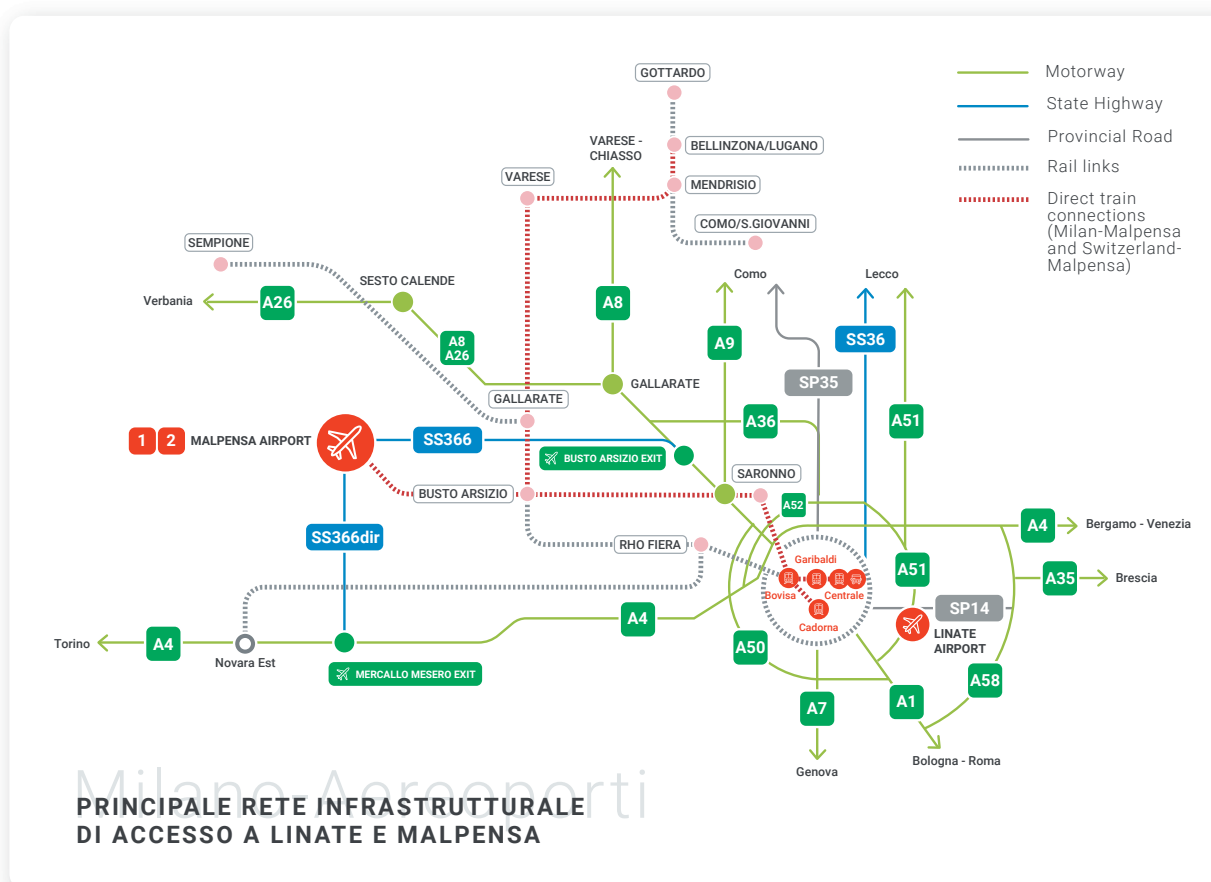
25% TAXI ▼ -8pt

Fonte: Profilazione passeggeri sistema milanese 2021 vs 2019, elaborazione SEA su dati DOXA

ACCESSIBILITÀ ATTUALE E FUTURA DELLO SCALO DI LINATE

Principale rete infrastrutturale di accesso a Linate e Malpensa

L'aeroporto di Linate rappresenta uno dei principali *city airport* italiani e oggi è chiamato a rispondere a nuove sfide e opportunità, in un contesto in continua evoluzione sia con riferimento all'accessibilità rispetto all'area metropolitana milanese e regionale, sia con riferimento ai nuovi poli produttivi e commerciali di prossima realizzazione nell'area limitrofa all'aeroporto (Westfield). In questo contesto, Linate costituirà la porta di accesso per gli spostamenti con il sistema di trasporto pubblico, in virtù della realizzazione della nuova linea M4 della metropolitana e del conseguente nuovo assetto della rete e dei servizi definito dal Programma di Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.



Nuovo assetto dei servizi di trasporto pubblico locale nell'area afferente a Linate definito dal Programma di Bacino dell'Agenzia del TPL del Bacino di Milano, Monza-Brianza, Lodi e Pavia

Linea	Sviluppi
Linea 38 Aeroporto di Linate – Dateo S.	Prolungamento
Linea 73 Aeroporto di Linate – Duomo M1-M3	Soppressa con entrata in esercizio della M4
Linea 73/ S. Felicino – Duomo	Rinumerata come 973, collegherà Pioltello Limito FS con Linate M4
Linea Z409 Rodano – Limito – Segrate S. Felice	Soppresso il collegamento diretto con l'aeroporto di Linate, che sarà garantito da interscambio con Linea 973. La Linea 409 collegherà Rodano – Pioltello Limito – Pioltello Malaspina
Linea 183 Aeroporto di Linate – Idroscalo	Operativa (invariata)
Linea 923 Ospedale S. Raffaele – Aeroporto di Linate	Urbana del Comune di Segrate (prevedibilmente confermata)
Linea 901 Linate M4 – Peschiera Borromeo – Milano San Donato M3	Prolungamento
Linea 927 Vimodrone – Segrate – Linate M4	Nuova linea

Fonte: Elaborazione SEA da Programma di Bacino dell'Agenzia del TPL del Bacino di Milano, Monza-Brianza, Lodi e Pavia (2018)

ACCESSIBILITÀ STRADALE

Attualmente, lo scalo di Linate è raggiungibile unicamente su strada, sia dal centro città che dall'*hinterland*, attraverso il sistema delle tangenziali milanesi cui fanno capo tutte le principali infrastrutture viarie di collegamento al territorio e la rete autostradale nazionale.

Principali collegamenti bus con l'aeroporto di Linate

Linea

Linea 73 Linate - Duomo M1/M3

Linea 73/ S. Felicino - Duomo M1/M3

Linea Z409 Rodano - Limite - Segrate S. Felice

Linea 183 Linate - Idroscalo

Linea 923 Linate - Ospedale S. Raffaele

Linate - Milano Lambrate - Milano Centrale

Linate - Milano Dateo - Milano Centrale

Linate - Monza

Linate - Bergamo - Siena

Linate - Bergamo - Savona

Linate - Bolzano - Genova

L'aeroporto è collegato alla città attraverso una linea urbana del trasporto pubblico e mediante due servizi navetta dalla Stazione di Milano Centrale. Altre linee di trasporto pubblico urbane ed extraurbane collegano l'aeroporto con i Comuni limitrofi. Ulteriori servizi di trasporto collettivo collegano Linate con altre città.

Il bacino di utenza dell'aeroporto di Linate interessa principalmente tutto il comparto centrale della regione Lombardia. Tale area risulta caratterizzata da significativi fenomeni di congestione della rete viaria conseguenti alla centralità di Milano rispetto al sistema economico regionale, e in essa sono stati pertanto programmati vari interventi di sviluppo/potenziamento del sistema infrastrutturale esistente.

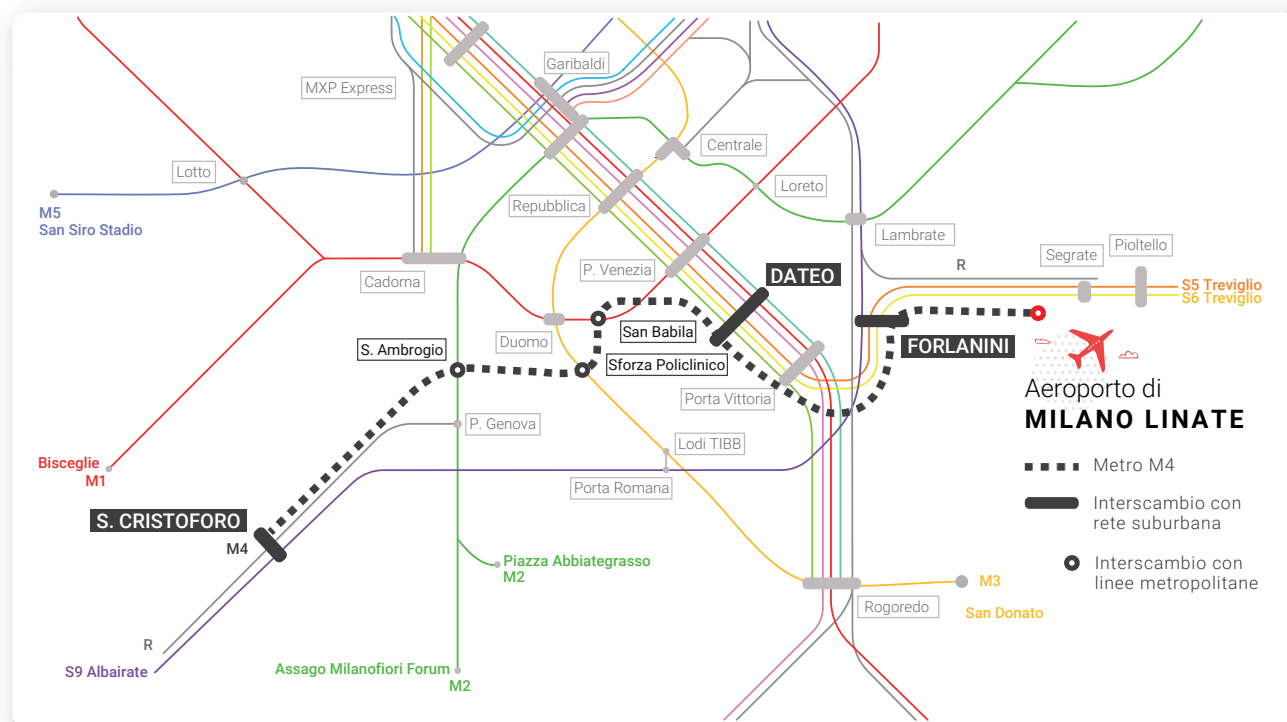
Evoluzione prevista dell'accessibilità viaria per Milano Linate: principali interventi sulla viabilità

Tratto stradale	Descrizione intervento
SP415 Pallese	Riqualifica e potenziamento lungo il tratto tra Peschiera Borromeo e Crema - 3° e 4° lotto
Cassanese Bis	Realizzazione di un nuovo collegamento in variante alla SP103 Cassanese all'abitato di Segrate, tramite viabilità a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia tra il centro intermodale e Pioltello
SP15b	Potenziamento della SP15b che comprende lo svincolo a livelli sfalsati in prossimità dell'aeroporto di Linate e lo svincolo a livelli sfalsati denominato "Idroscalo-Tribune".
Autostrada Pedemontana Lombarda	Completamento tratte B2 e C Completamento tratta D
Interconnessione Pedemontana-BreBeMi	Realizzazione di un'autostrada a 2 corsie per senso di marcia e 5 svincoli autostradali per abilitare la connessione tra le due reti viarie
A4 Tratta urbana di Milano	Realizzazione IV corsia dinamica
Connessione tangenziale A51-SS415	Decreto Olimpiadi: adeguamento dello svincolo di Mecenate sulla Tangenziale Est di Milano (A51)

Fonti: Studio trasportistico aggiornato allegato al Masterplan di Linate, 2021; "Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia" di Regione Lombardia (<https://www.infrastrutturetracciati.servizirl.it/>)

ACCESSIBILITÀ SU FERRO

Nel 2021 sono terminati i lavori di realizzazione della prima tratta funzionale della nuova metropolitana M4 che collega l'aeroporto di Linate alla stazione FS di Forlanini con fermata intermedia Repetti; tuttavia la tratta non è ancora entrata in esercizio.



Il completamento della linea metropolitana fino a San Cristoforo, previsto al 2023, consentirà di collegare in modo diretto e più rapido Linate lungo la direttrice est-ovest di Milano e permetterà, inoltre, l'interscambio con le linee ferroviarie suburbane in corrispondenza delle stazioni di Forlanini, Dateo e San Cristoforo, inserendo dunque l'aeroporto all'interno della rete del trasporto ferroviario regionale. Con l'entrata in esercizio della M4 si prevede una significativa riduzione della quota di passeggeri e dipendenti che si recheranno all'aeroporto con l'auto: ciò consentirà di ridurre i volumi di traffico sulla viabilità di accesso allo scalo - e le relative emissioni inquinanti in atmosfera - limitando i fenomeni di congestione e riducendo, inoltre, i tempi di percorrenza per i flussi veicolari non diretti/originati dall'aeroporto.

Al fine di favorire l'integrazione tra i servizi di trasporto pubblico su gomma e il servizio di trasporto su ferro offerto dalla M4, SEA ha in progetto la realizzazione dell'*Hub* Intermodale Milano Linate, uno spazio funzionale di "cerniera" tra le differenti modalità di trasporto, collocato nell'area tra viale Forlanini e l'accesso alla nuova linea M4. L'*hub* sarà progettato con elementi tecnologici innovativi, percorsi leggibili e con un assetto resiliente che potrà adattarsi ai nuovi fabbisogni di mobilità, ospitando anche ulteriori servizi di mobilità innovativa, sostenibile e condivisa (es. *bike sharing* elettrico, *car sharing* elettrico, ecc.). L'intervento permetterà di valorizzare il ruolo dell'aeroporto di Linate quale "nodo" della rete urbana, e dunque non più limitato alla sola funzione di *terminal* di accesso al trasporto aereo.



Evoluzione prevista dell'accessibilità ferroviaria per Milano Linate

Intervento	Descrizione intervento
Linea M4 della metropolitana di Milano (San Cristoforo FS-Linate) o "Linea blu"	La linea attraverserà la città per circa 15 km da ovest ad est, ottimizzando non solo il collegamento con l'aeroporto ma, più in generale, anche quello con tutta la linea metropolitana e la ferrovia suburbana. Terminati i lavori di realizzazione della fermata di Linate e della tratta Forlanini FS-Repetti-Linate.
Milan East Gate Hub	Il progetto prevede la realizzazione della nuova stazione intermodale ferro-gomma "Segrate Porta Est" e del collegamento tra quest'ultima e l'aeroporto di Linate attraverso il prolungamento della linea metropolitana M4.
Stazione FN/M3 Rogoredo - Stazione Forlanini	Decreto Olimpiadi: nuovo collegamento tranviario tra la stazione di Rogoredo FN/M3 e la stazione di Forlanini di Milano
Tratta AV/AC Brescia-Verona	Decreto Olimpiadi: nuova opera ferroviaria in fase di realizzazione. Lunghezza 47,6 km, velocità massima 250 km/h, pendenza massima 12/mille, alimentazione 3 kV cc, segnalamento ERTMS-L2

Fonti: Studio trasportistico aggiornato allegato al Masterplan di Linate, 2021; "Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia" di Regione Lombardia (<https://www.infrastrutturetracciati.serviziri.it/>)

Tra gli interventi di sviluppo infrastrutturale che interesseranno l'area limitrofa all'aeroporto rientra anche il progetto *Milan East Gate Hub*, che prevede la realizzazione di una nuova stazione di Porta per l'Alta Velocità ferroviaria, a servizio dell'asse ferroviario ad est di Milano, che diventerà nodo di interscambio tra servizi suburbani, a lunga percorrenza, ad alta velocità e trasporto pubblico locale. Il progetto prevede, inoltre, il collegamento della nuova stazione con l'aeroporto di Linate, tramite il prolungamento della linea M4, permettendo quindi di mettere in relazione funzionale i servizi aeroportuali di Linate e quelli dell'alta velocità sulle relazioni Milano-Venezia. La seconda fase del progetto di fattibilità tecnico-economica del *Milan East Gate Hub* ha ottenuto un co-finanziamento da parte della Commissione Europea pari al 50% nell'ambito della *Call CEF "Reflow 2019"*. L'orizzonte temporale indicato per il completamento dei lavori è il 2028.

ACCESSIBILITÀ ATTUALE E FUTURA DELLO SCALO DI MALPENSA

All'interno del sistema aeroportuale del Nord Italia, Malpensa è lo scalo con rilevanza strategica che vanta il *network* di destinazione a lungo raggio più rilevante. I *trend* di medio–lungo periodo rafforzano il ruolo di Malpensa quale scalo intercontinentale *point-to-point* sul quale attrarre le principali compagnie aeree internazionali, soprattutto per i voli di lungo raggio. Ciò è dovuto principalmente a due fattori: in primo luogo, i più elevati tassi di crescita per il traffico aereo sono previsti sulle direttrici internazionali, per le quali Malpensa diventa lo scalo di riferimento, a servizio di tutta la “macro-regione” del Nord-Italia. In secondo luogo, a Malpensa i vettori aerei trovano il contesto e le condizioni ideali per l'introduzione di modelli di *business* più evoluti, in grado di ampliare notevolmente il bacino di utenza attraverso l'attuazione di nuove strategie organizzative, quali il rafforzamento delle logiche di “base operativa” da parte delle compagnie *low cost*, l'implementazione di varie forme di alleanze, *code-sharing*, facilitazioni dei transiti. Tali tendenze del traffico aereo comporteranno anche un'evoluzione nel mix di passeggeri. In *outgoing* è lecito prevedere un aumento della quota di passeggeri provenienti da località distanti da Malpensa, per via del crescente ruolo internazionale e intercontinentale dell'aeroporto, a servizio della macro-regione settentrionale. In *incoming* si prevede, parimenti, un maggior numero di passeggeri internazionali che, una volta giunti a Malpensa, dovranno utilizzare servizi e modalità di trasporto diversi dall'auto propria per il deflusso dall'aeroporto. Per queste ragioni è necessario sviluppare un sistema di connessione con l'aeroporto moderno ed efficiente, che sia composto da una rete di infrastrutture stradali rapide, integrate e resilienti, e da una rete ferroviaria integrata a livello regionale, sovra-regionale e internazionale che consenta di potenziare i servizi di trasporto collettivo su ferro.

ACCESSIBILITÀ STRADALE

La rete stradale principale di accesso a Malpensa è costituita dalle autostrade A8 e A4, che permettono l'innesto sulla Strada Statale SS336, da cui si raggiunge direttamente l'aeroporto.

Il sistema viario è utilizzato sia da mezzi privati, quali auto, navette di collegamento con alberghi e pullman turistici, sia da una pluralità di mezzi pubblici collettivi e individuali: autobus, taxi, NCC e *car-sharing*.

Principali collegamenti bus con l'aeroporto di Malpensa

Linea

Malpensa - Linate

Malpensa - Bergamo/Orio al Serio

Malpensa - Milano Centrale

Malpensa - Torino

Malpensa - Novara

Malpensa - Domodossola

Malpensa - Lago Maggiore

Malpensa - Genova

Malpensa - Gallarate/Castelnovate

Malpensa - varie città (Bologna, Livorno, Roma, Francoforte, Lugano, Zurigo, etc.)

Nei prossimi anni sono previsti investimenti infrastrutturali di ampia portata sulla rete viaria lombarda, prioritari per lo sviluppo e la competitività di Malpensa, il cui completamento dovrebbe avere un impatto positivo sulla qualità dei collegamenti con l'aeroporto, sia in termini di riduzione dei tempi di percorrenza che di facilità di accesso. Alcune opere saranno finanziate nell'ambito del “Decreto Olimpiadi”, con l'obiettivo di rendere più efficiente e sicura la mobilità lungo le infrastrutture stradali di collegamento con i siti olimpici.

Evoluzione prevista dell'accessibilità stradale per Milano Malpensa

Tratto stradale	Descrizione dell'intervento
SS336: Riqualficazione Busto A.-Gallarate-Cardano	Decreto Olimpiadi: riqualficazione collegamento stradale Busto Arsizio-Gallarate-Cardano
Variante alla SS341 e Bretella di Gallarate	Il progetto consiste in una variante alla SS341 "Gallaratese" composta da un tratto a due corsie per senso di marcia tra l'autostrada A8 e la SS336 (c.d. "Bretella di Gallarate") e da un tratto a corsia semplice tra la SS336 e il Comune di Vanzaghelo. L'intervento compreso nell'Accordo di Programma Quadro per lo sviluppo di Malpensa è fondamentale per garantire la continuità dei flussi provenienti dall'autostrada Pedemontana e diretti a Malpensa. È necessario che il CIPE approvi lo stralcio della Bretella di Gallarate
Autostrada Pedemontana Lombarda	Completamento delle tratte B2, C, D, VA 13+14, Tangenziali Varese 2 e Como 2
Variante alla SS33 del Sempione tra Rho e Gallarate	Realizzazione di una variante ad ovest dei centri abitati lungo la statale 33 del Sempione che origina dalla tangenziale ovest di Milano, in corrispondenza dello svincolo di Rho, e si attesta sulla futura variante alla statale 341
SS336dir	Prolungamento verso sud della SS 336 dir, oltre il raccordo di Magenta con l'autostrada A4 Milano - Torino, verso la Tangenziale Ovest e con diramazione verso Vigevano
A4 Torino-Venezia	Potenziamento tratto urbana A4 Torino – Venezia e realizzazione della quarta corsia dinamica
Tangenziale di Somma Lombardo e collegamento Besnate-Malpensa	Il progetto punta alla realizzazione di una strada che by-passi Somma Lombardo e connetta le SS33, SS336 e SP49 anche attraverso la realizzazione dell'ulteriore tratto denominato "collegamento Besnate-Malpensa"
Tangenziale Nord di Milano A52 Rho-Monza	Potenziamento a livello autostradale del collegamento stradale esistente Rho - Monza nella tratta A8 (Baranzate)-A52 (Paderno Dugnano), con la realizzazione di una strada a doppia corsia per senso di marcia più emergenza e una complanare per gli spostamenti locali
Variante alla SP40	Variante alla SP40 (dalla SP14, alla via Aspesi in Samarate fino alla nuova SS341)
A8 Milano Laghi	Realizzazione della quinta corsia dell'autostrada A8 Milano Laghi

Fonte: Studio trasportistico aggiornato allegato al Master Plan di Malpensa, 2021; "Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia" di Regione Lombardia (<https://www.infrastrutturetracciati.servizi.it/>)

ACCESSIBILITÀ SU FERRO

Per quanto riguarda l'accessibilità su ferro, l'aeroporto di Malpensa è attualmente raggiungibile attraverso due collegamenti diretti:

- da Milano attraverso il servizio Malpensa Express operato da Trenord, la cui offerta prevede 146 corse al giorno a/r - 68 da/per Stazione di Milano Centrale, 48 da/per Stazione di Milano Cadorna, per una frequenza complessiva di 4 treni/ora dalle due stazioni, ovvero un treno ogni 15 minuti. Il tempo minimo di percorrenza è di 37' da Milano Cadorna al *Terminal 1*. Tutte le corse sono interamente effettuate da materiale rotabile specificamente concepito per il servizio aeroportuale, recente, con buone prestazioni e buoni livelli di *comfort*;
- dal Ticino attraverso il Tilo S50, operato da Trenord e dalle Ferrovie Federali Svizzere (FFS), con 38 corse giornaliere a/r sulla tratta Bellinzona-Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa e una frequenza di un treno ogni ora. Il tempo di percorrenza tra Biasca e Malpensa è di 2 ore e 16 minuti. L'entrata in esercizio della Galleria di base del Ceneri dal mese di aprile 2021 consente una riduzione del tempo di viaggio nella tratta tra Lugano e Bellinzona di circa 15 minuti.

Gli interventi infrastrutturali che SEA ritiene cruciali per favorire l'integrazione di Malpensa nella rete di trasporto locale e di media/lunga distanza riguardano la realizzazione del collegamento ferroviario Malpensa T2-Gallarate e il potenziamento della linea Rho – Gallarate.

Evoluzione prevista dell'accessibilità ferroviaria per Milano Malpensa

Tratto	Descrizione dell'intervento
Potenziamento Linea Rho-Gallarate	Quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago, raccordo "y" tra linea FNM e linea RFI e potenziamento tratta fino a Gallarate. L'intervento collegherà direttamente due dei punti più significativi dell'intero sistema economico lombardo: la nuova Fiera di Rho-Pero e l'aeroporto di Milano Malpensa. Sarà successivo in termini temporali il potenziamento della tratta tra Parabiago e Gallarate con la previsione del quadruplicamento della linea
Malpensa Terminal 2 collegamento rete ferroviaria nazionale	Decreto Olimpiadi: completamento del collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2, come prolungamento del tracciato a doppio binario elettrificato che parte dalla nuova stazione Terminal 2 per circa 4,6 km verso il nodo di Gallarate e per circa 1,1 km verso Casorate Sempione

Fonte: "Accessibilità ferroviaria a Malpensa – Approfondimenti valutativi degli scenari al 2024, 2026 e al 2030", Università Bocconi – GREEN; dicembre 2020; "Interventi Infrastrutturali programmati in Lombardia" di Regione Lombardia (<https://www.infrastrutturetracciati.servizirl.it/>)

Lo sviluppo della rete ferroviaria è il fattore abilitante per superare i colli di bottiglia che limitano l'attuale operatività, mentre la conseguente riconfigurazione del servizio complessivo permetterà di sfruttare la capacità della nuova rete infrastrutturale. Gli stanziamenti finanziari assegnati dal Governo e dall'Unione Europea per la realizzazione di nuovi collegamenti ferroviari fra i tre principali aeroporti lombardi e le reti di RFI e di FNM evidenziano una importante strategia di integrazione funzionale e organizzativa fra le due modalità, accelerata dall'obiettivo dell'ottimizzazione della rete di mobilità per le Olimpiadi invernali del 2026.

Infatti, il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria a Malpensa, e in particolare il nuovo collegamento ferroviario Terminal 2–Linea RFI del Sempione, è stato indicato come elemento strategico nello scenario dei collegamenti previsti per le Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 e inserito nell'elenco delle opere essenziali, in quanto consente di estendere il bacino territoriale di riferimento dell'aeroporto e si rende necessario per sviluppare scenari di servizio che il solo accesso ferroviario da sud a Malpensa non sarebbe in grado di sostenere. Le bretelle di integrazione fra le linee RFI e quelle FNM permettono anche una opportunità di connessione fra il corridoio TEN-T Mediterraneo e Reno-Alpi, favorendo la logica di valorizzare la stazione ferroviaria di Malpensa quale potenziale nodo di interscambio per servizi di media e lunga distanza.

CAPITALE NATURALE

Insieme delle risorse ambientali interferite dai processi aeroportuali sia come input che come recettori di emissioni inquinanti (clima, acqua, suolo, aria, biodiversità, rifiuti) e pertanto soggette a possibile degradazione o riduzione di stock, con effetti sugli equilibri ecosistemici. Comprende le emissioni rumorose, che hanno comunque una forte componente socio-relazionale.

Politica ambientale ed energetica

È un preciso impegno di SEA coniugare il valore fondamentale del rispetto e della salvaguardia del patrimonio ambientale con lo sviluppo. La politica ambientale ed energetica si ispira ai seguenti principi:

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

L'impegno per la riduzione dell'impatto ambientale rende sempre più necessaria l'integrazione dei temi chiave della gestione ambientale nelle strategie e nella gestione economico/finanziaria dell'azienda. Tramite

Committee periodici tenuti mensilmente SEA assicura le informazioni che riguardano l'ambiente e la *safety* operativa con gli *stakeholder* operanti nelle attività *aviation* degli aeroporti e, sul fronte esterno, assicura un rapporto adeguato con gli enti territoriali e istituzionali.

Esternalità ambientali

EMISSIONI DI CO₂

SEA è impegnata da oltre un decennio nella riduzione della propria *carbon footprint* attraverso una serie di misure e interventi per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂ prodotte all'interno del sedime aeroportuale, in particolare quelle derivanti dalle attività dirette.

Airport Carbon Accreditation

Dal 2009 SEA ha aderito all'iniziativa *Airport Carbon Accreditation*, lanciata da ACI Europe (*Airport Council International*) per promuovere un concreto contributo da parte degli aeroporti alla lotta contro i cambiamenti climatici.

Il progetto ha previsto l'attivazione di una serie di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂ da parte del gestore aeroportuale, degli operatori, degli aeromobili e di tutti i soggetti che lavorano nel sistema aeroportuale.

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 così suddivisi:

- *1 Mapping* - verifica delle emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (scopo 1 e 2);

- **2 Reduction** - creazione di un piano di riduzione delle emissioni (scopo 1 e 2);
- **3 Optimisation** - calcolo delle emissioni prodotte dagli *stakeholder* aeroportuali e coinvolgimento degli stessi nei piani di riduzione (scopo 3);
- **3+ Neutrality** - raggiungimento della “Carbon Neutrality” per le emissioni, sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (scopo 1 e 2), con l’acquisto di *offset*.
- **4 Transformation** - L’ulteriore livello è stato introdotto per impegnare gli aeroporti aderenti alla riduzione assoluta delle emissioni di scopo 1 e 2 secondo una traiettoria che deve comunque conseguire l’obiettivo “net zero” entro il 2050. Vengono rafforzati anche gli impegni relativi allo scopo 3 attraverso l’adozione di uno specifico *Stakeholder Partnership Plan*;
- **4+ Transition** - Come per il livello 3+ il conseguimento di questo livello si ottiene neutralizzando le emissioni residue con l’acquisto di *offset*.

Nel 2021 SEA ha conseguito il livello 4+ della certificazione *Airport Carbon Accreditation* per entrambi gli aeroporti, definendo un piano di riduzione delle emissioni carboniche assolute di scopo 1 e 2. L’impegno di SEA, in linea con l’accreditamento ACA, è quello di ridurre le proprie emissioni dirette e raggiungere il “Net Zero” entro il 2030.

NetZero2050

SEA ha aderito, nel giugno 2019, alla risoluzione “NetZero2050”, promossa da ACI Europe, che impegna i suoi 500 membri a raggiungere entro il 2050 lo “zero netto” di emissioni CO₂ generate sotto il loro controllo.

Questo impegno ha accompagnato la richiesta dell’intero settore dell’aviazione di sviluppare un’ambizione e una visione comuni a lungo termine verso un sistema di trasporto aereo a zero emissioni di carbonio.

Gli operatori aeroportuali a emissioni zero non avranno la possibilità di acquistare crediti *offset* per raggiungere la neutralità. La compensazione viene pertanto considerata una misura temporanea per far fronte alle

emissioni residue, che gli aeroporti dovranno gradualmente sostituire con utilizzo di energia rinnovabile man mano che si presentano nuove tecnologie e opportunità di decarbonizzazione. L’impegno *NetZero2050* è stato sottoscritto da oltre 200 aeroporti gestiti da più di 47 operatori aeroportuali in 42 paesi europei. SEA e l’industria aeroportuale europea si stanno quindi allineando con i contenuti dell’Accordo di Parigi e con gli ultimi report dell’IPCC che ribadiscono la necessità di garantire una crescita della temperatura non superiore a 1,5 °C.

Andamento delle emissioni di CO₂

Le emissioni di anidride carbonica sono suddivise come segue:

Scopo 1 - Emissioni dirette associate alle fonti di proprietà o sotto il controllo delle Società del Gruppo, quali combustibili utilizzati per il riscaldamento e per i mezzi operativi necessari per le attività aeroportuali.

Scopo 2 - Emissioni indirette associate alla generazione di energia elettrica o termica acquistata e consumata dalle Società del Gruppo.

Scopo 3 - Altre emissioni indirette derivanti dalle attività delle Società del Gruppo ma prodotte da fonti non appartenenti o non controllate dalle Società stesse. Le emissioni di scopo 3 considerate sono:

- il ciclo LTO (*Landing Take Off*) degli aeromobili - emissioni dei velivoli di proprietà/gestione dei vettori;
- emissioni dei mezzi operativi per le attività di assistenza a terra di proprietà e gestione degli *handler*;
- emissioni dei mezzi utilizzati dai passeggeri, dipendenti e dalle merci per l’accesso all’aeroporto;
- emissioni dei viaggi di lavoro dei dipendenti.

L’incremento delle emissioni nel 2021, (scopo 1, 2 e 3) ha risentito della leggera ripresa del traffico nel corso del Covid-19. La stessa avvertenza vale per dare una corretta interpretazione alle *performance per le tabelle* esposte successivamente.

GHG intensity del Gruppo SEA (ton/milioni di euro fatturato)

	2021			2020			2019		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scopo 1	574,0	605,2	584,3	579,2	800,7	640,3	227,5	347,5	256,4
Scopo 2 <i>Location-based</i>	1,8	0,5	1,4	1,1	0,5	0,9	1,0	0,3	0,8
Scopo 1 + Scopo 2 <i>Location-based</i>	575,8	605,6	585,7	580,3	801,2	641,2	228,5	347,8	257,2
Scopo 3	2.126,3	1.066,4	1.774,1	1.393,6	710,6	1.205,3	2.009,8	881,8	1.738,7

Nota: Fatturato prodotto dal Gruppo al netto IFRIC.

Fonte: SEA

Emissioni di CO₂ del Gruppo SEA (ton)

	2021		2020		2019	
	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate
Scopo 1	124.644	65.401	107.830	56.730	122.172	59.051
Scopo 2 Location-based	391	49	199	33	529	43
Scopo 2 Market-based	690	87	335	55	809	66
Scopo 3	461.749	115.240	259.426	50.350	1.079.163	149.840

Nota: Per le emissioni di scope 1 del 2021 sono stati utilizzati: i fattori di emissione della "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO₂ nell'inventario nazionale UNFCCC (media dei valori degli anni 2018-2020). Tali dati possono essere utilizzati per il calcolo delle emissioni dal 1° Gennaio 2021 al 31 Dicembre 2021" per il gas naturale e per il gasolio per il riscaldamento e, in linea con gli anni precedenti, i fattori di emissione del "GHG Protocol: Transport Tool, V2_6" per il gasolio per autotrazione e la benzina, mentre le emissioni di urea sono state calcolate in maniera specifica.

Per le emissioni di scope 2, lo standard di rendicontazione utilizzato (GRI Sustainability Reporting Standards 2016) prevede due diversi approcci di calcolo: "Location-based" e "Market-based". L'approccio "Location-based" prevede l'utilizzo di fattori di emissione medi relativi agli specifici mix energetici nazionali di produzione di energia elettrica. In particolare, per il 2021 è stato aggiornato il fattore di emissione utilizzato per l'energia elettrica [259,8 gCO₂/kWh. Fonte: "Indicatori di efficienza e decarbonizzazione del sistema energetico nazionale e del settore elettrico" ISPRA 343/2021] rispetto a quello utilizzato per l'anno 2020 [277,6 gCO₂/kWh. Fonte "Fattori di emissione atmosferica di gas a effetto serra nel settore elettrico nazionale e nei principali paesi europei" ISPRA 317/2020].

L'approccio "Market-based" prevede l'utilizzo di fattori di emissione definiti su base contrattuale con il fornitore di energia elettrica. In assenza di specifici accordi contrattuali tra le Società del Gruppo e il fornitore di energia elettrica (es. acquisto di Garanzie di Origine), per questo approccio è stato utilizzato il fattore di emissione relativo al "residual mix" nazionale (per l'Italia nel 2021 pari a 458,57 gCO₂/kWh, Fonte AIB - European Residual Mixes 2020 (Ver. 1.0, 2021-05-31); nel 2020 pari a 465,89 gCO₂/kWh, Fonte: European Residual Mixes 2019, AIB).

A partire dal 2020, il totale delle emissioni di scope 3 è composto dalle seguenti voci e calcolato come segue: viaggio di lavoro dei dipendenti, consumi di carburante delle auto terze (Fonte: Transport Tool, V2_6), cicli LTO (Fonti: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook, 2016 1.A.3.a Aviation, Annex 5, Master emission calculator 2016; ICAO Aircraft Engine Emissions Databank), accesso dei dipendenti al posto di lavoro, accesso dei passeggeri e delle merci agli scali. Per le emissioni di scope 3, relative ai viaggi di lavoro e ai viaggi casa-lavoro dei dipendenti si segnala che i dati relativi ai dipendenti utilizzati per il calcolo sono stati oggetto di stima. Le emissioni di scope 3 sopra presentate sono quelle calcolate per Airport Carbon Accreditation, con modalità riconosciute e verificate dal sistema di accreditamento. Si segnala tuttavia che a causa dell'emergenza pandemica, il gestore del Programma ACA (WSP) non terrà in considerazione le emissioni carboniche relative all'anno 2020 e che l'anno 2019 è l'ultimo anno di riferimento attualmente considerato ai fini della certificazione.

Si segnala inoltre che, a partire dal 2021, SEA è accreditata al nuovo livello massimo "4+ Transition" del Programma Airport Carbon Accreditation, per gli scali di Linate e Malpensa. Questo nuovo livello massimo introduce un aggiornamento significativo nella metodologia di calcolo della carbon footprint aeroportuale (includendo nuove fonti emissive di scope 3) e presuppone un piano di sostanziale riduzione delle emissioni carboniche proprie del Gestore Aeroportuale. Per rendere comparabile l'informativa relativa al 2021 con gli anni precedenti, le emissioni scope 3 relative all'anno 2021 riportate nella presente DNF sono state calcolate secondo le modalità del livello 3+ ACA e non sono certificate da WSP. A partire dal prossimo anno di rendicontazione, le emissioni saranno riportate anche in DNF secondo la metodologia prevista per il livello "4+ Transition" del Programma Airport Carbon Accreditation.

Infine, si precisa che le emissioni di scope 1, 2 e 3 sono espresse in tonnellate di CO₂.

Fonte: SEA

I valori dell'intensità emissiva diretta, parametrata sul fatturato, risultano tuttora superiori a quelli del 2019 (ma in discesa rispetto al 2020) in conseguenza della forte riduzione dei ricavi connessa alla pandemia.

Nella tabella sottostante sono invece riportate le emissioni prodotte dal gestore aeroportuale (SEA SpA) al fine di evidenziare come nell'ambito delle attività aeroportuali il peso maggiore delle emissioni derivi principalmente dalle emissioni indirette dello scopo 3 sulle quali SEA, come conseguenza del suo profilo di governo e controllo può solo esercitare un'azione di influenza e di incremento della consapevolezza.

Emissioni di CO₂ di SEA SpA (ton)

	2021			2020			2019		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scopo 1 e 2	96.329	18.295	114.624	86.107	15.937	102.044	100.518	20.368	120.886
Scopo 3	461.749	115.240	576.988	259.426	50.350	309.776	1.079.163	149.840	1.229.003

Nota: le emissioni di scope 1 e 2 sono conteggiate come consumo di gas metano per la produzione di energia. I dati relativi allo scopo 3 includono anche i dati del personale di SEA Energia per tale motivo risultano uguali alle emissioni di scope 3 del Gruppo.

Fonte: SEA

GHG intensity di SEA SpA (Kg/unità di traffico)

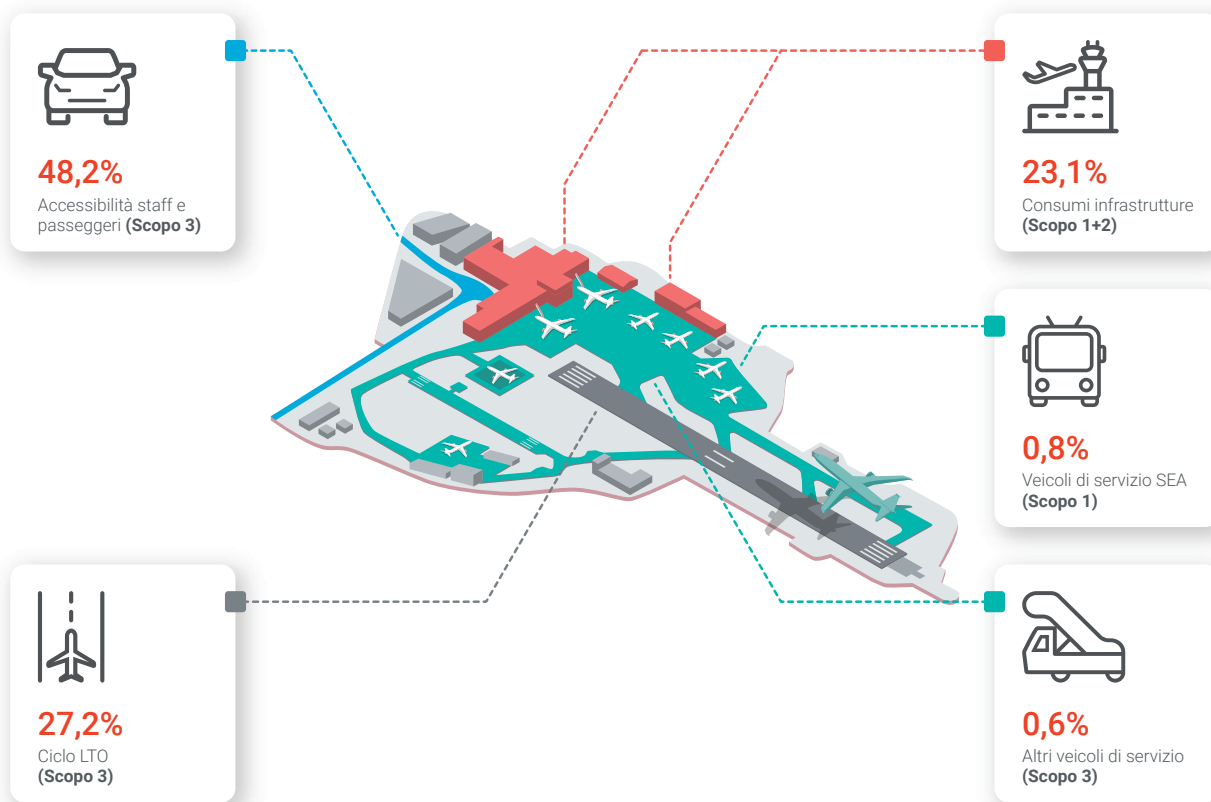
	2021			2020			2019		
	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale	Malpensa	Linate	Totale
Scopo 1 e 2	5,7	4,2	5,4	7,0	7,1	7,0	2,9	3,1	3,0
Scopo 3	27,2	26,7	27,1	21,1	22,3	21,3	31,6	22,7	30,2

Nota: per unità di traffico si intende il numero dei passeggeri più la merce trasportata (dove 1 pax equivale a 100 Kg di merce).

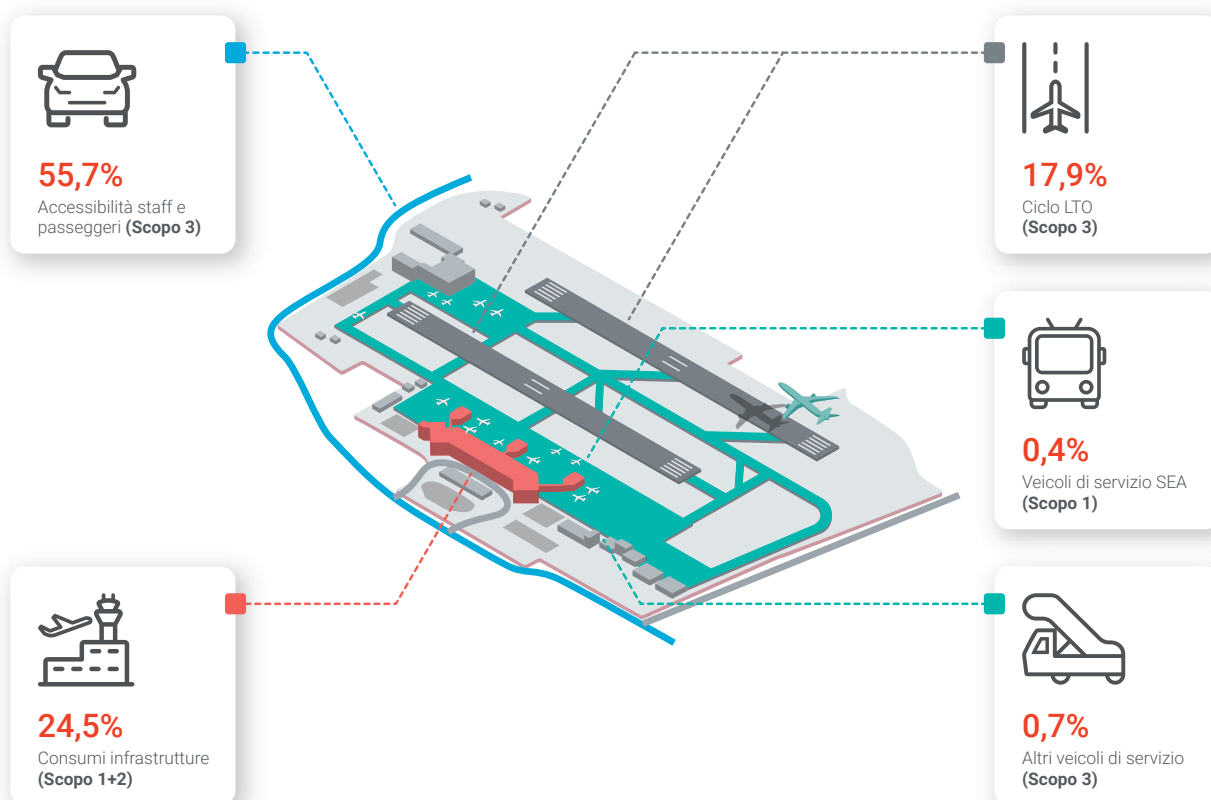
Fonte: SEA

Ripartizione delle emissioni CO₂ tra Scopo 1, 2 e 3 di SEA SpA (% su totale emissioni)

AEROPORTO DI LINATE 2020

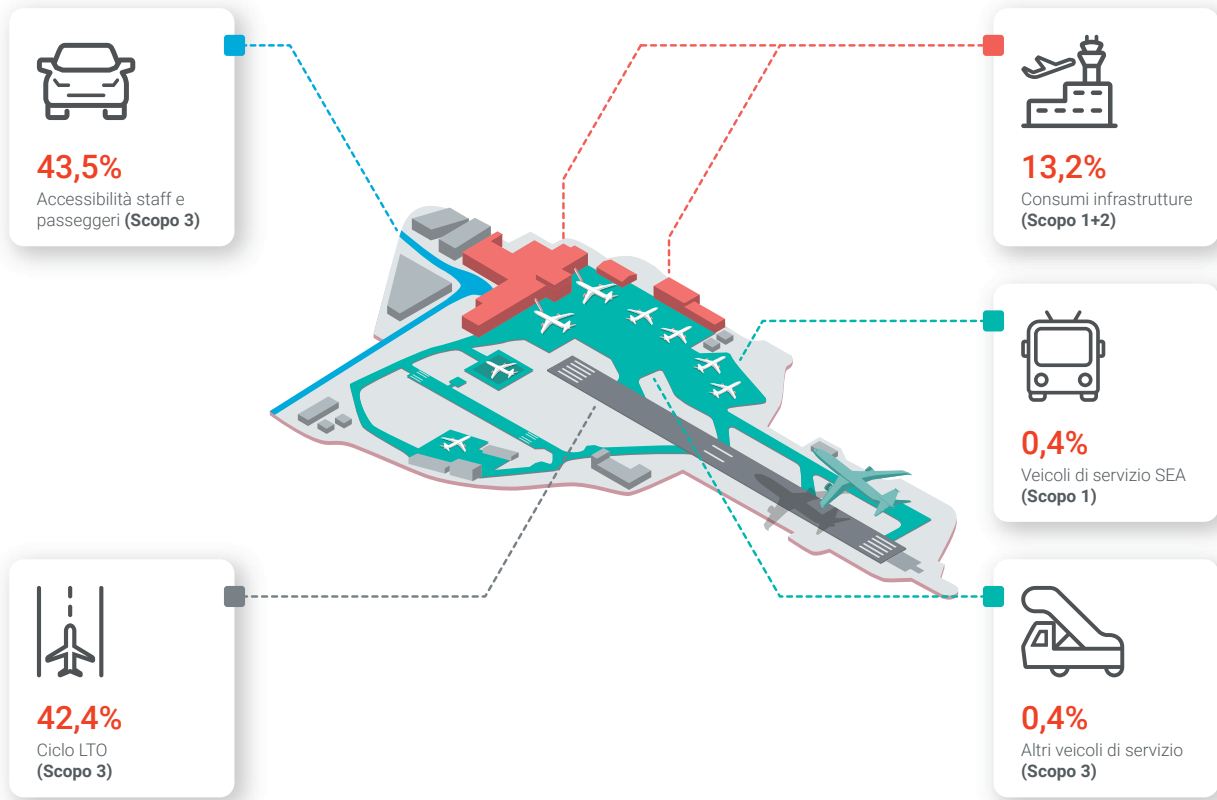


AEROPORTO DI MALPENSA 2020

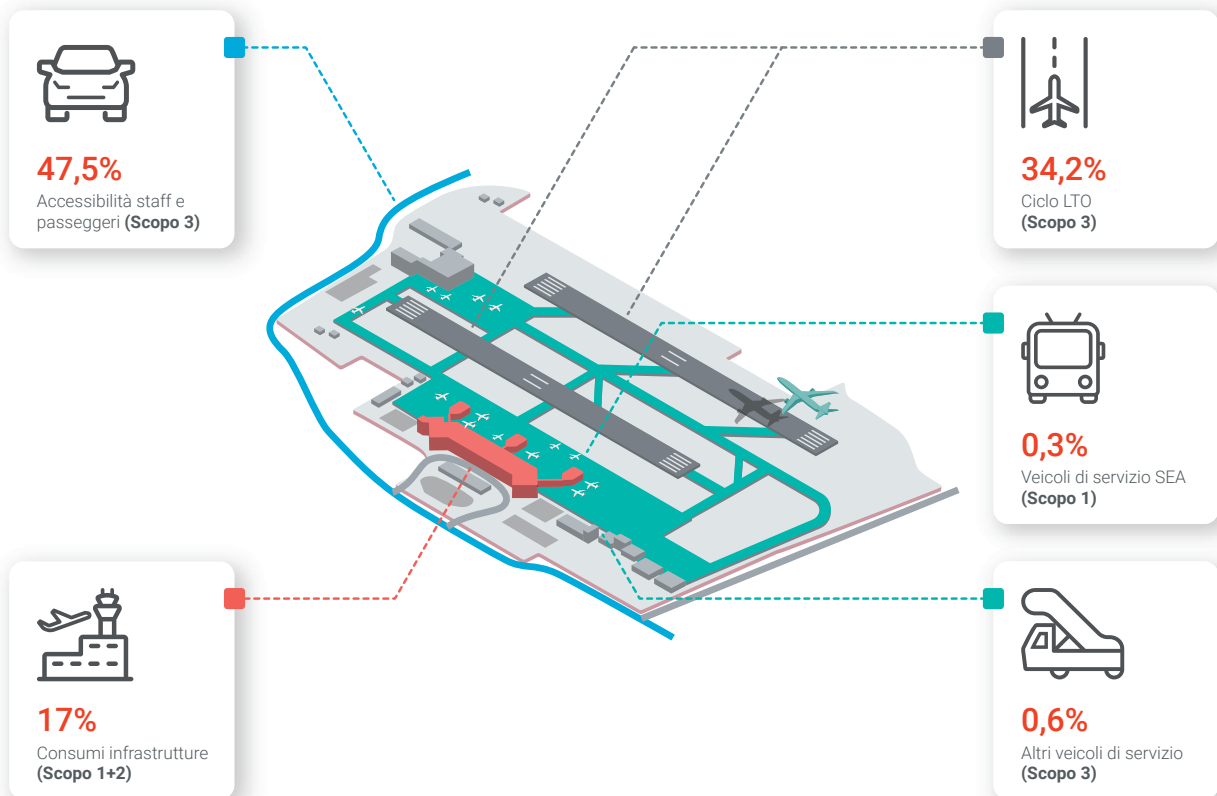


Fonte: SEA

AEROPORTO DI LINATE 2021



AEROPORTO DI MALPENSA 2021



Fonte: SEA

L'incidenza maggiore sul totale delle emissioni di CO₂ prodotte dalle attività aeroportuali è attribuibile allo Scopo 3, relativo principalmente al ciclo *landing/take-off* (LTO) degli aeromobili, alla mobilità terrestre da/per gli scali di passeggeri e dipendenti e a quella dei mezzi operativi intra-sedime degli *handler*. Lo Scopo 3 conta per l'82,3% a Malpensa e per l'86,3% a Linate, mentre la percentuale delle emissioni prodotte sotto la responsabilità del gestore aeroportuale (Scopo 1 e 2 – consumo energetico degli scali e utilizzo dei mezzi operativi necessari per le attività aeroportuali) è pari al 17% a Malpensa e al 14% a Linate (nel 2019, anno nel quale l'attività aeroportuale non ha risentito della pandemia la percentuale era pari al 9% a Malpensa e al 12% a Linate).

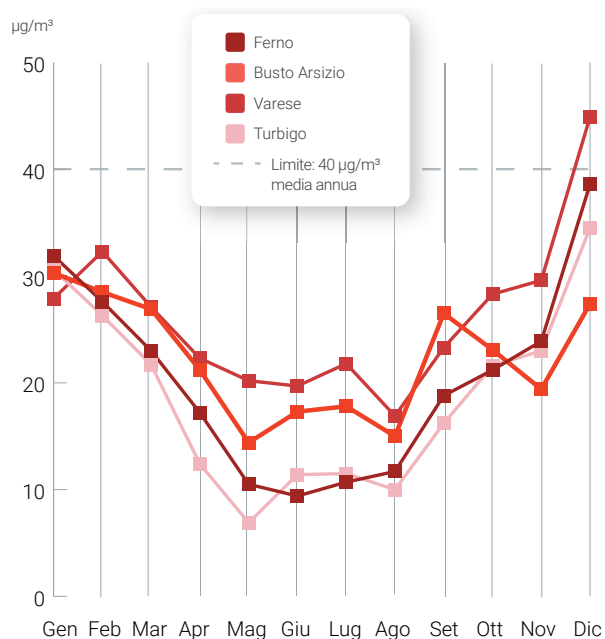
QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI MALPENSA

L'impatto atmosferico correlato alle attività connesse ai sistemi aeroportuali riguarda una serie di sorgenti emmissive principali, che vanno dal traffico veicolare interno ed esterno al sedime aeroportuale alle emissioni derivanti dai mezzi utilizzati per le operazioni di carico/scarico e assistenza a terra (*handling*) e alle emissioni dovute al movimento al suolo degli aeromobili e del loro ciclo LTO.

SEA non ha la possibilità di incidere direttamente sui processi che riguardano le compagnie aeree, come il livello di evoluzione tecnologica delle flotte e l'efficienza in termini di emissioni o la possibilità di definire rotte e scenari in volo, né sugli effetti provenienti dal traffico veicolare esterno, strettamente correlati con il livello di intermodalità che caratterizza il contesto territoriale nel quale è collocato l'aeroporto. Per garantire un efficace controllo della qualità dell'aria, l'Agenzia Regionale Protezione Ambientale (ARPA) della Lombardia monitora quotidianamente la presenza di agenti inquinanti in atmosfera sull'intero territorio regionale attraverso una rete di stazioni fisse, per mezzo di analizzatori automatici, fornendo dati in continuo ad intervalli temporali regolari. I dati mensili medi, ricavati dai valori giornalieri pubblicati da ARPA per l'area di Malpensa, sono ricavati da una stazione di monitoraggio poste nelle immediate vicinanze dell'aeroporto (Ferno) e di altre centraline collocate in area urbanizzata (Busto Arsizio e Varese), mentre la centralina di Turbigo è indicativa della qualità dell'aria nei territori posti a sud dello scalo di Malpensa.

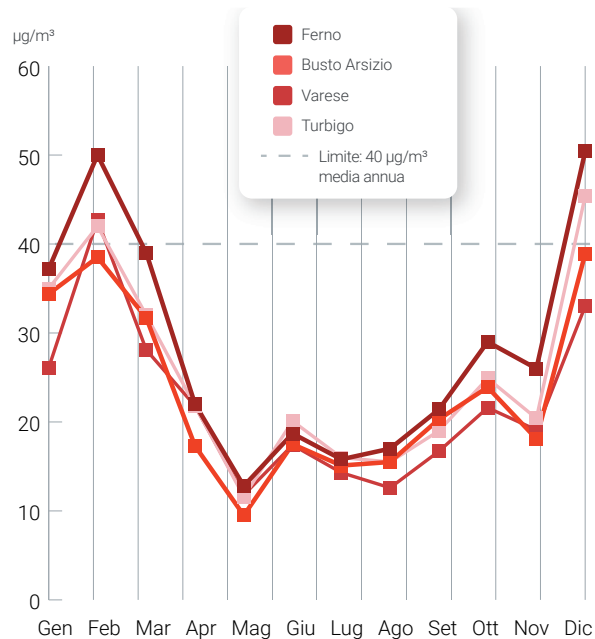
Gli ossidi di azoto in generale (NO_x), sono prodotti durante i processi di combustione a causa della reazione che, ad elevate temperature, avviene tra l'azoto e l'ossigeno contenuto nell'aria. Pertanto, tali ossidi sono emessi direttamente in atmosfera a seguito di tutti i processi di combustione ad alta temperatura (impianti di riscaldamento, motori dei veicoli, combustioni industriali, centrali di potenza, ecc.), per ossidazione dell'azoto atmosferico e, solo in piccola parte, per l'ossidazione dei composti dell'azoto contenuti nei combustibili utilizzati.

Monitoraggio aree limitrofe a Malpensa - valori medi mensili biossido di azoto (NO₂)



Fonte: Arpa Lombardia, 2021

Monitoraggio aree limitrofe a Malpensa - valori medi mensili particolato (PM10)

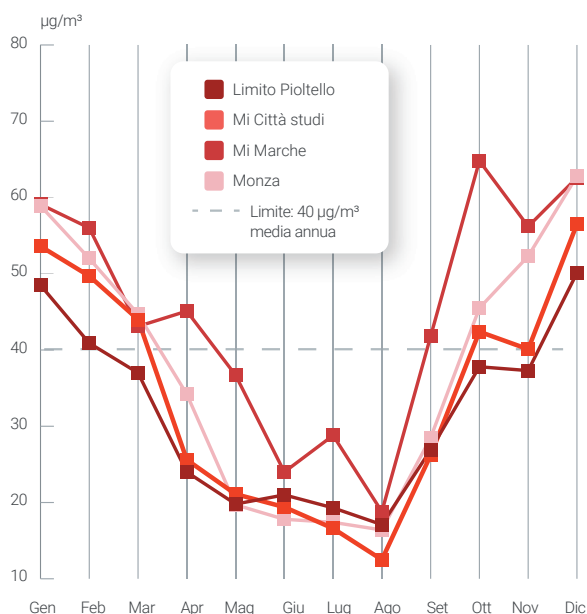


Fonte: Arpa Lombardia, 2021

QUALITÀ DELL'ARIA NEL TERRITORIO DI LINATE

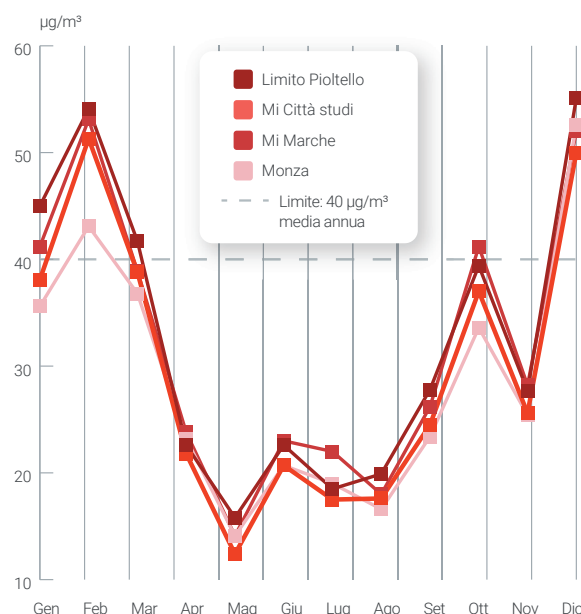
Per l'area di Linate sono considerati i dati delle stazioni di monitoraggio collocate nelle immediate vicinanze dell'aeroporto (Limite-Pioltello) e di altre centraline poste in aree urbanizzate (Milano-Città Studi, Milano-Marche, Monza). Complessivamente, sulla base della molteplicità dei dati raccolti presso le aree limitrofe ai due aeroporti milanesi nel corso

Monitoraggio aree limitrofe a Linate - valori medi mensili biossido di azoto (NO₂)



Fonte: Arpa Lombardia, 2021

Monitoraggio aree limitrofe a Linate - valori medi mensili particolato (PM10)



Fonte: Arpa Lombardia, 2021

degli anni, si è rilevato che, pur essendo gli aeroporti una sorgente emissiva importante, non risulta nell'intorno aeroportuale una differenziazione sensibile dello stato della qualità dell'aria rispetto ad altre zone del territorio provinciale. Il trend degli NO₂ e del PM10 è abbastanza comune in tutte le centraline, a dimostrare come la qualità dell'aria e l'andamento dei livelli di concentrazione degli inquinanti sia abbastanza costante in tutto il territorio lombardo.

EMISSIONI ACUSTICHE

Dal 2001 SEA assicura il monitoraggio del rumore di origine aeronautica negli aeroporti di Linate e Malpensa, in ottemperanza alla vigente normativa nazionale. Il sistema è dotato di 14 stazioni sul campo (10 a Malpensa e 4 a Linate) e di 4 centraline mobili, queste ultime utilizzate per campagne di misura specifiche. SEA opera in collaborazione e sotto lo stretto controllo dell'ARPA (Agenzia Regionale Protezione Ambiente) al fine di migliorare l'azione di monitoraggio e la salvaguardia del territorio che circonda gli scali. Il D.M. 31 ottobre 1997 stabilisce che l'indice da utilizzare per la misurazione del rumore di origine aeroportuale è il livello di valutazione del rumore aeroportuale (LVA). Inoltre, classifica il territorio circostante gli aeroporti in tre aree di rispetto caratterizzate da soglie massime crescenti di rumore ammesso, in base alla tipologia di insediamenti presenti:

- **ZONA A:** l'indice LVA è compreso fra 60 e 65 dB(A). In questa fascia non sono previste limitazioni.
- **ZONA B:** l'indice LVA è compreso fra 65 e 75 dB(A). In questa fascia possono essere insediate attività agricole e allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, del terziario e assimilate.
- **ZONA C:** l'indice LVA può superare il valore di 75 dB(A) prodotto esclusivamente dalle attività funzionalmente connesse all'infrastruttura aeroportuale.

Esposizione alle emissioni acustiche dello scalo di Linate

In considerazione delle rotte di atterraggio e decollo sono interessati al rumore di origine aeronautica i comuni di Milano, Peschiera Borromeo, Segrate, San Donato Milanese, San Giuliano Milanese, Pioltello e, parzialmente, Vimodrone. Di seguito sono esposti i dati relativi all'aggiornamento della mappatura acustica di Linate – riferiti a popolazione ed edifici compresi nelle diverse fasce acustiche – aggiornata al 2016 sia per quanto riguarda l'esposizione al livello di rumore giorno-sera-notte (LDEN), che misura il fastidio globale prodotto dal rumore nell'arco complessivo delle 24 ore, che l'esposizione al solo rumore notturno (LNIGHT). La mappatura acustica strategica verrà aggiornata sulla base dei dati 2021 per il quarto ciclo previsto dalla END (*Environmental Noise Directive EC/49/2002*) e sarà valida per i prossimi 5 anni.

Linate - Esposizione LDEN e LNIGHT

Fascia dB LDEN	Popolazione	Edifici	Fascia dB LNIGHT	Popolazione	Edifici
55-59	22.317	2.168	50-54	15.916	1.380
60-64	14.043	1.185	55-59	483	250
65-69	469	213	60-64	1	7
70-74	1	7	65-69	0	0
Oltre 75	0	1	Oltre 70	0	0

Fonte: SEA

In base ai dati relativi all'esposizione della popolazione, per ciascuno dei comuni limitrofi, relativamente alle fasce 60-65 dB(LVA) e 60-75 dB(LVA) risulta che il carico maggiore è sostenuto dalle popolazioni dei comuni di Segrate, San Donato e San Giuliano.

Esposizione alle emissioni acustiche dello scalo di Malpensa

Il sedime di Malpensa è compreso nei comuni di Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino, ma in considerazione delle rotte di atterraggio e decollo sono interessati al rumore di origine aeronautica anche altri comuni delle province di Varese, Novara e Milano.

Di seguito sono esposti i dati relativi all'aggiornamento della mappatura acustica di Malpensa – riferiti a popolazione ed edifici compresi nelle diverse fasce acustiche – aggiornata al 2016 sia per quanto riguarda l'esposizione al livello di rumore giorno-sera-notte (LDEN), che misura il fastidio globale prodotto dal rumore nell'arco complessivo delle 24 ore, che l'esposizione al solo rumore notturno (LNIGHT).

Malpensa - Esposizione LDEN e LNIGHT

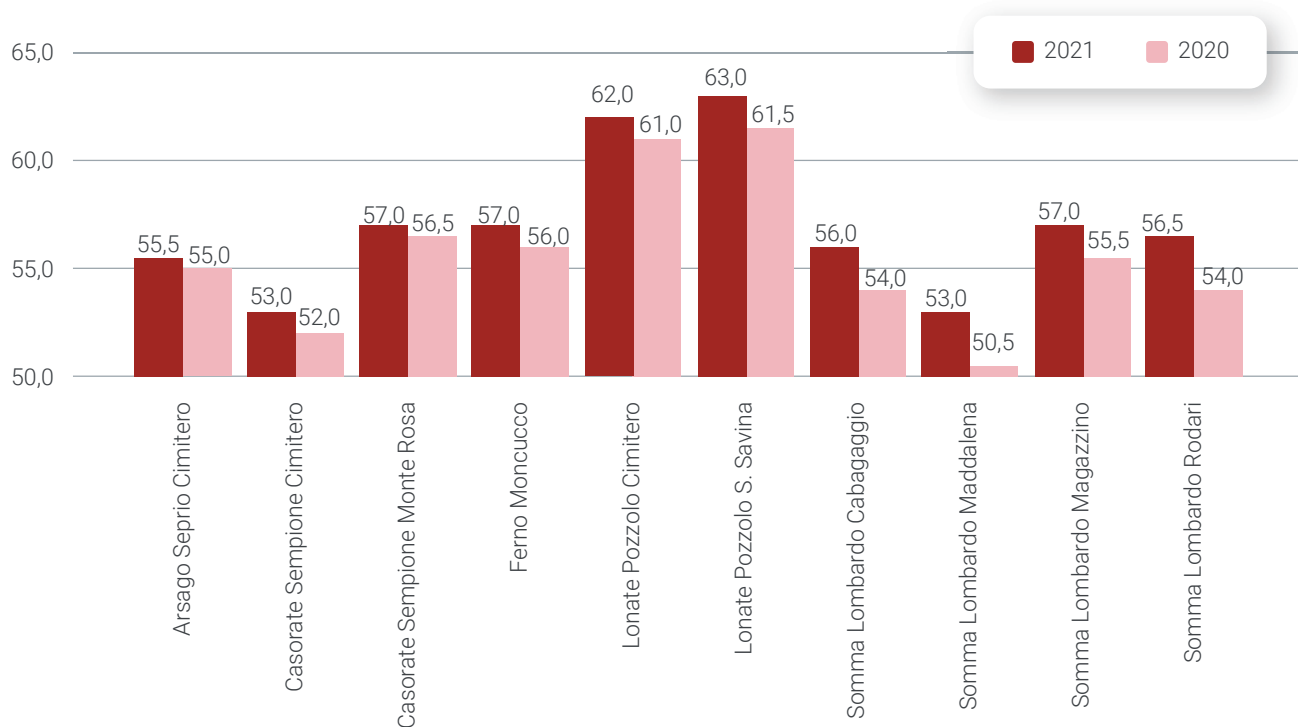
Fascia dB LDEN	Popolazione	Edifici	Fascia dB LNIGHT	Popolazione	Edifici
55-59	29.467	17.248	50-54	13.219	7.947
60-64	2.760	2.416	55-59	756	955
65-69	535	507	60-64	104	235
70-74	2	60	65-69	0	20
Oltre 75	0	0	Oltre 70	0	0

Fonte: SEA

In base ai dati relativi all'esposizione della popolazione, per ciascuno dei comuni limitrofi, relativamente alle fasce 60-65 dB(LVA) e 60-75 dB(LVA) si deduce che il carico maggiore è sostenuto dalle popolazioni dei comuni di Somma Lombardo e Lonate Pozzolo. I confini di ogni area di rispetto sono individuati dalle Commissioni Aeroportuali (D.M. 31 ottobre 1997). La Commissione di Linate ha approvato nel 2009 la zonizzazione, mentre la Commissione Aeroportuale di Malpensa prosegue i lavori con la collaborazione di tutti gli *stakeholder*.

Sono state consolidate le soluzioni individuate in questi anni e nel 2021 si è giunti alla definizione di uno scenario di riferimento condiviso. È stata intrapresa un'attività di confronto e analisi tra lo scenario approvato nel 2021 e gli strumenti di pianificazione territoriale dei comuni che hanno portato a modifiche delle curve in alcuni comuni. L'obiettivo è approvare la zonizzazione entro marzo 2022 e iniziare la procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) inviando al Ministero della Transizione Ecologica l'elaborato definitivo prodotto dalla Commissione.

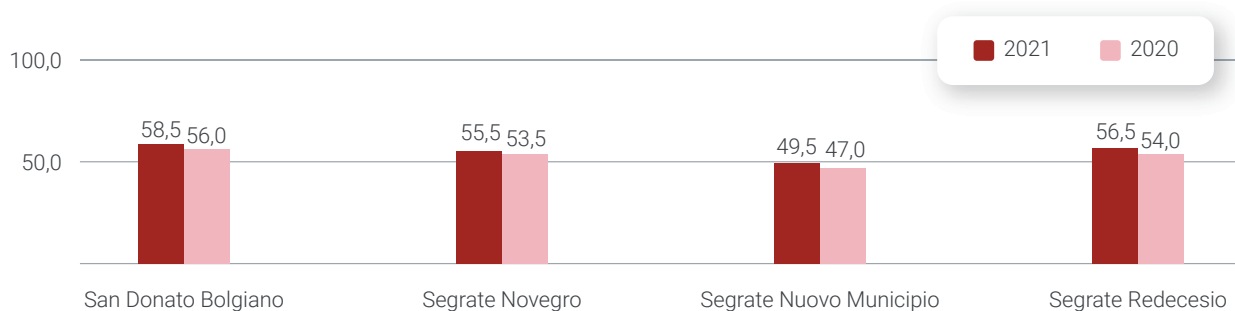
Malpensa - monitoraggio rumore LVA dB(A) (*)



Fonte: SEA

Nota: LVA - Livello di Valutazione Aeroportuale: viene calcolato, ai sensi del D.M. 31/10/1997 - Metodologia di misura del rumore aeroportuale, in base ai dati di LVAj relativi alle tre settimane a maggior traffico, identificate nell'anno 2021.

Linate - monitoraggio rumore LVA dB(A) (*)



Fonte: SEA

Nota: LVA - Livello di Valutazione Aeroportuale: viene calcolato, ai sensi del D.M. 31/10/1997 - Metodologia di misura del rumore aeroportuale, in base ai dati di LVAj relativi alle tre settimane a maggior traffico, identificate nell'anno 2021.

(*) I dati riportati nei grafici sono in attesa di validazione da parte di ARPA Lombardia, che controlla la rete di monitoraggio del rumore aeroportuale secondo la normativa nazionale.

I dati del monitoraggio 2021 sono ancora influenzati dalla pandemia Covid-19. I livelli leggermente in salita rispetto al 2020 sono dovuti alla ripresa del traffico, sebbene ancora inferiori al 2019 nella maggior parte delle centraline. Il dato acustico rilevato dalle centraline è analizzato con l'ausilio di un sistema informatico.

Tramite l'utilizzo dei tracciati radar dei singoli voli, forniti da ENAV, è possibile distinguere il rumore di origine aeronautica dal rumore di fondo. Le informazioni di dettaglio relative alle emissioni acustiche e all'operatività degli scali SEA sono presenti in un'apposita sezione del sito web www.seamilano.eu.

SCARICHI E SVERSAMENTI

Gestione degli scarichi

La gestione degli scarichi idrici è principalmente correlata ai sistemi di collettamento e allontanamento/depurazione dei reflui di tipo civile (o a questi assimilati) provenienti dalle infrastrutture aeroportuali e alle acque di dilavamento meteorico di superfici scolanti impermeabili. Il collettamento e l'allontanamento delle acque reflue domestiche provenienti da tutti gli edifici presenti nelle aree di sedime è assicurato a Malpensa dalla rete fognaria che recapita i reflui al depuratore consortile di S. Antonino, mentre a Linate dalla rete fognaria che è collegata al depuratore di Peschiera Borromeo. Le acque scaricate in fognatura (acque nere e acque trattate di prima pioggia) sono sottoposte a sistematici controlli di qualità. In entrambi gli aeroporti la qualità delle acque reflue rientra nei limiti previsti dalla normativa ambientale di settore in vigore, come evidenziato nelle tabelle che riportano i parametri monitorati.

Linate - Caratterizzazione dello scarico fognario

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2021	2020	2019	
COD	mg/l	61,1	92,0	101,6	500
BOD5	mg/l	28,2	49,5	45,7	250
Fosforo totale	mg/l	2,8	1,7	2,4	10

Fonte: SEA

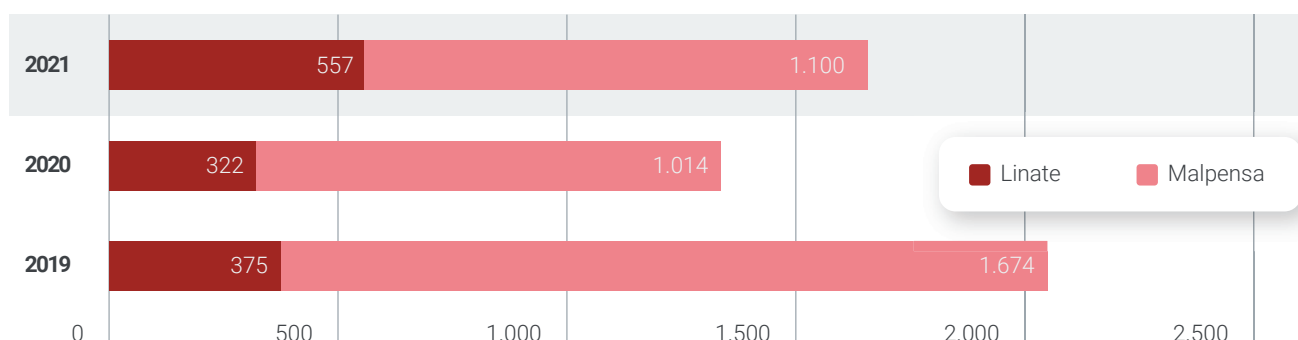
Malpensa - Caratterizzazione dello scarico fognario

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2021	2020	2019	
COD	mg/l	87,0	118,7	177,0	500
BOD5	mg/l	38,3	49,0	75,8	250
Fosforo totale	mg/l	2,6	2,3	3,5	10

Fonte: SEA

Il grafico seguente riporta le acque reflue destinate in fognatura, i rimanenti quantitativi sono scaricati in superficie per dispersione.

Scarichi idrici in fognatura (MI)



Nota: Gli scarichi sono stati stimati pari al totale dei prelievi dai pozzi, al netto delle perdite stimate della rete acquedottistica.

Fonte: SEA

Il trattamento del *de-icing*, relativo allo sbrinamento degli aeromobili durante il periodo invernale (quando richiesto dalle compagnie aeree), è svolto in piazzole dedicate dotate di un sistema di raccolta di eventuali reflui derivanti dall'attività e trattati come rifiuto speciale.

All'inizio della stagione invernale 2018 è stato attivato a Malpensa un nuovo impianto di gestione dei liquidi *de-icing*, che prevede il loro trattamento (depurazione) e scarico terminale nella rete fognaria e che ha comportato una notevole riduzione dei liquidi smaltiti. Nel 2021 il rifiuto è stato gestito a regime manutentivo dell'impianto e quindi non rientra negli smaltimenti in carico a SEA

Liquido de-icing smaltito (ton)

	2021	2020	2019
Malpensa	0	0	0,6
Linate	304	235	260,5

Fonte: SEA

Le acque di dilavamento meteorico delle superfici aeroportuali sono recapitate in corpi idrici superficiali (Linate) o nella parte superficiale del sottosuolo (Malpensa) previa, per le superfici soggette alle normative regionali, separazione della frazione delle acque di prima pioggia (trattate con sistemi di disoleazione e recapitate nei pubblici collettori fognari).

Linate - Caratterizzazione degli scarichi in acque superficiali

Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2021	2020	2019	
Cromo VI	mg/l	0,01	0,01	0,01	0,2
Rame	mg/l	0,01	0,01	0,01	0,1
Piombo	mg/l	0,01	0,01	0,01	0,2
Zinco	mg/l	0,11	0,06	0,12	0,5
Idrocarburi totali	mg/l	0,3	0,1	0,1	5,0

Fonte: SEA

Prima dei recapiti finali le acque meteoriche sono sottoposte a periodiche verifiche di qualità per i parametri evidenziati nelle tabelle, con caratteristiche qualitative ampiamente rispondenti alle normative ambientali di riferimento.

Attualmente sugli scali non esistono sistemi di riutilizzo dell'acqua. Insieme ad altri importanti attori europei, stiamo approfondendo molti aspetti legati ai sistemi di *Water Saving* e alla possibilità di riutilizzo delle acque meteoriche, in una logica di risparmio idrico dalla falda acquifera e di razionalizzazione dei consumi.

Malpensa - Caratterizzazione degli scarichi sul suolo

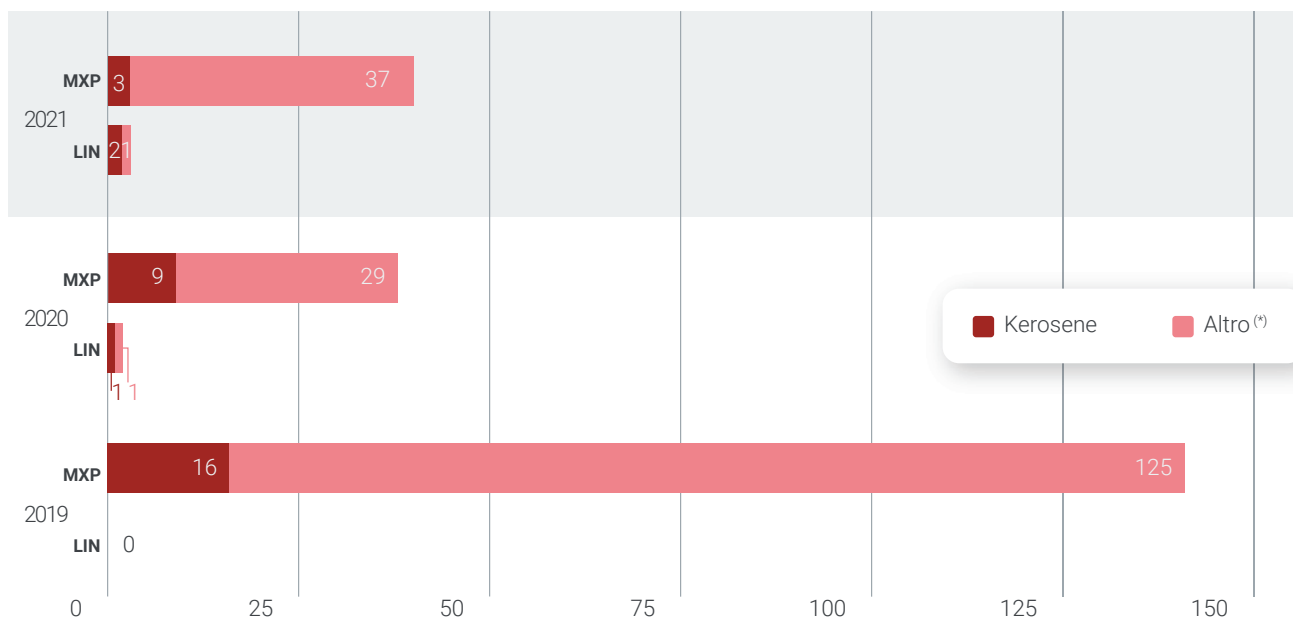
Parametro	Unità di misura	Valore medio annuo			Valori di parametro D. Lgs. 152/06
		2021	2020	2019	
Ph	Unità pH	7,35	7,1	7,2	8,0
COD	mg/l	14,7	17,8	22,6	100,0
BOD5	mg/l	10,7	10,4	11,4	20,0
Solidi sospesi totali	mg/l	6,9	6,3	8,5	25,0
Fosforo totale	mg/l	0,1	0,1	0,2	2,0
Piombo	mg/l	n.d.	0,01	0,01	0,2
Cromo VI	mg/l	0,01	0,01	0,01	0,2
Rame	mg/l	0,01	0,01	0,01	0,1
Idrocarburi totali	mg/l	0,0	0,1	0,1	5,0
Zinco	mg/l	0,08	0,04	0,09	0,5
Tensioattivi totali	mg/l	0,2	0,3	0,2	0,5

Fonte: SEA

Gestione degli sversamenti

Ci impegniamo a operare attentamente e a garantire una corretta gestione di potenziali sversamenti. In caso di sversamenti accidentali di carburanti o di oli in aree operative, piste e piazzali, si provvede a intercettare i fluidi prima che gli stessi interessino la rete di drenaggio delle acque meteoriche. Negli aeroporti è attiva una specifica procedura applicabile sulle aree di movimento dei *terminal* nel rispetto delle norme in materia di tutela ambientale.

Sversamenti rilevanti (n.)



(*) Sversamenti di olio idraulico da a/m, di olio idraulico da mezzi operativi e sversamenti di gasolio/benzina da mezzi operativi.

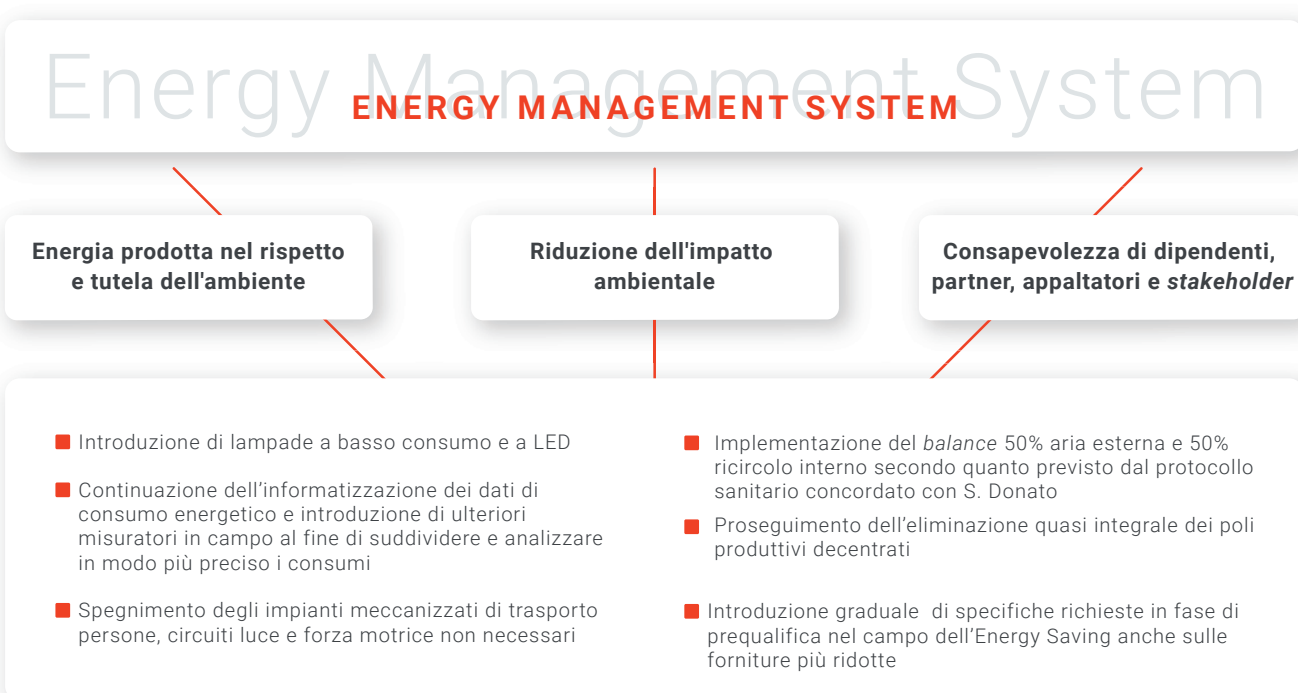
Fonte: SEA

In tali condizioni, sono attivate le funzioni SEA al fine di coordinare gli interventi di pulizia, bonifica e ripristino, nelle aree interessate, delle condizioni di agibilità e sicurezza, dopo l'eventuale intervento di contenimento, dell'area interessata dallo spandimento mediante la posa di un numero adeguato di pannelli oleoassorbenti da parte dei Vigili del Fuoco. I rifiuti generati nell'operazione di pulizia sono trasferiti, in ciascun aeroporto, presso apposite dotazioni delle isole ecologiche aeroportuali, come previsto dalle procedure aziendali, nel rispetto delle norme di tutela ambientale, di sicurezza e igiene sul lavoro. Gli sversamenti presi in considerazione sono quelli ritenuti rilevanti, ovvero quelli che hanno visto coinvolta una superficie pari o maggiore di 20 m². L'andamento del fenomeno è in linea con la ripresa del traffico del 2021. È importante sottolineare come tali valori siano in valore assoluto e non rapportati al numero di movimenti, il che rende pressoché insignificante la frequenza del fenomeno. Nessuno di questi eventi ha avuto impatto sulla *safety* aeroportuale.

Consumi di risorse naturali

CONSUMI ENERGETICI

Nell'ambito dell'Energy Management System di SEA e della sua certificazione ISO 50001, la gestione dei consumi energetici del Gruppo SEA si ispira ai seguenti principi:



Consumi energetici del Gruppo SEA

Unità di misura	2021		2020		2019	
	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate	Malpensa	Linate
Benzina (GJ)	3.202	1.151	3.208	1.064	5.017	1.649
Gasolio per riscaldamento (GJ)	2.436	-	2.449	-	1.717	-
Metano (GJ)	2.188.162	1.151.822	1.888.748	997.283	2.135.154	1.037.861
Gasolio per autotrazione (GJ)	16.517	6.337	16.234	6.548	29.616	10.262
Energia elettrica acquistata (GJ)	5.418	680	2.586	427	6.024	489
Energia frigorifera venduta (GJ)	14.606	-	12.684	-	20.199	-
Energia termica venduta (GJ)	9.262	407.516	8.413	393.508	12.902	332.083
Energia elettrica venduta (GJ)	387.893	234.813	239.077	180.673	247.445	193.179
Totale (GJ)	1.803.973	517.661	1.653.050	431.140	1.896.983	524.999

Nota: Fonte coefficienti di conversione utilizzati: "Tabella parametri standard nazionali: coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO₂ nell'inventario nazionale UNFCCC (media dei valori degli anni 2018-2020). Tali dati possono essere utilizzati per il calcolo delle emissioni dall'1 Gennaio 2021 al 31 Dicembre 2021" per il gas naturale e per il gasolio per il riscaldamento e, in linea con gli anni precedenti, i fattori di emissione del "GHG Protocol: Transport Tool, V2_6" per il gasolio per autotrazione e la benzina. Per l'energia elettrica e termica, il coefficiente di conversione utilizzato è pari a 0,0036 GJ/kWh (Fonte: GRI Sustainability Reporting Guidelines, Version 3.1). Il valore del consumo di gasolio per autotrazione di SEA Energia è stimato sulla base dell'importo di spesa effettuato nel corso dell'anno, mentre il consumo di metano di SEA, è stato oggetto di stima per gli ultimi tre mesi del 2021.

Fonte: SEA

Sono in funzione, in entrambi gli aeroporti, centrali di cogenerazione/trigenerazione che generano costantemente risparmi di energia a beneficio del Gruppo, della qualità dell'ambiente e dei cittadini dei territori limitrofi. Tali centrali offrono prestazioni ad alta efficienza che consentono la generazione di risparmi tanto all'azienda quanto ai clienti che, grazie all'utilizzo del teleriscaldamento, ottengono risparmi legati al calore di recupero.

Nel 2021, guardando ai consumi complessivamente registrati da entrambi gli scali, i valori sono aumentati dell'11,4% rispetto al 2020 a seguito della ripresa delle attività aeroportuali.

Energy intensity (GJ/unità di traffico)

Consumo energetico interno	Malpensa	Linate	Totale
2019	0,06	0,08	0,06
2020	0,13	0,19	0,14
2021	0,11	0,12	0,11

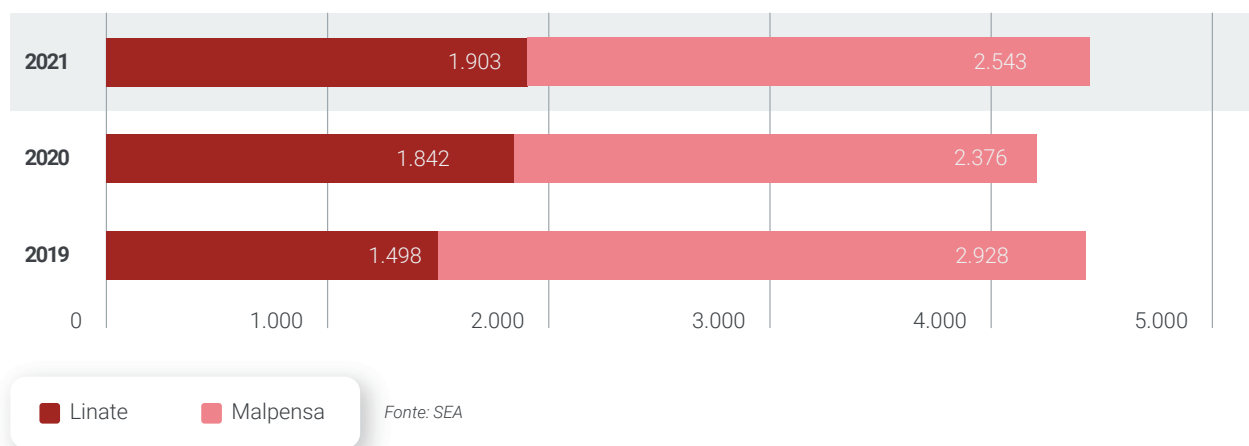
Nota: per unità di traffico si intende il numero dei passeggeri più la merce trasportata (dove 1 pax equivale a 100 Kg di merce).

Fonte: SEA

CONSUMI IDRICI

SEA ha un regime di piena autonomia nell'approvvigionamento idrico, realizzato tramite la costruzione di una serie di pozzi artesiani all'interno dei sedimi aeroportuali. Le principali fonti idriche interessate dai prelievi dell'acqua sono le falde acquifere, dalle quali è emunta attraverso 7 pozzi situati a Malpensa e 8 pozzi situati a Linate. Per quanto riguarda Malpensa, la falda ha una soggiacenza di circa 55 metri (da misure freatimetriche effettuate nei piezometri), mentre per quanto riguarda Linate la falda ha una soggiacenza di circa 4 metri per i pozzi con profondità di circa 35 metri, mentre i pozzi potabili hanno una profondità di circa 100 metri. I volumi idrici prelevati dai pozzi presenti nei sedimi aeroportuali di Malpensa e Linate sono distribuiti al consumo attraverso acquedotti interni. Il controllo chimico/fisico e quantitativo, nonché l'attività di razionalizzazione dei consumi, garantiscono la più elevata attenzione nella gestione della risorsa. I maggiori fabbisogni idrici registrati a Linate sono a carico di maggiori consumi di acque poco pregiate (prima falda idrica sotterranea) impiegata per le necessità di "raffreddamento/condizionamento" delle infrastrutture aeroportuali. La qualità delle acque distribuite tramite gli acquedotti aeroportuali è sottoposta, oltre che ai controlli ispettivi dell'Ente sanitario, a un programma interno di controlli bimensili che comprende la valutazione di numerosi parametri sia chimico/fisici sia microbiologici. I parametri analizzati sono ampiamente inferiori al limite massimo ammesso dalla legge e dimostrano la buona qualità dell'acqua distribuita in entrambi gli aeroporti sia dal punto di vista chimico sia dal punto di vista microbiologico.

Consumi idrici (MI)



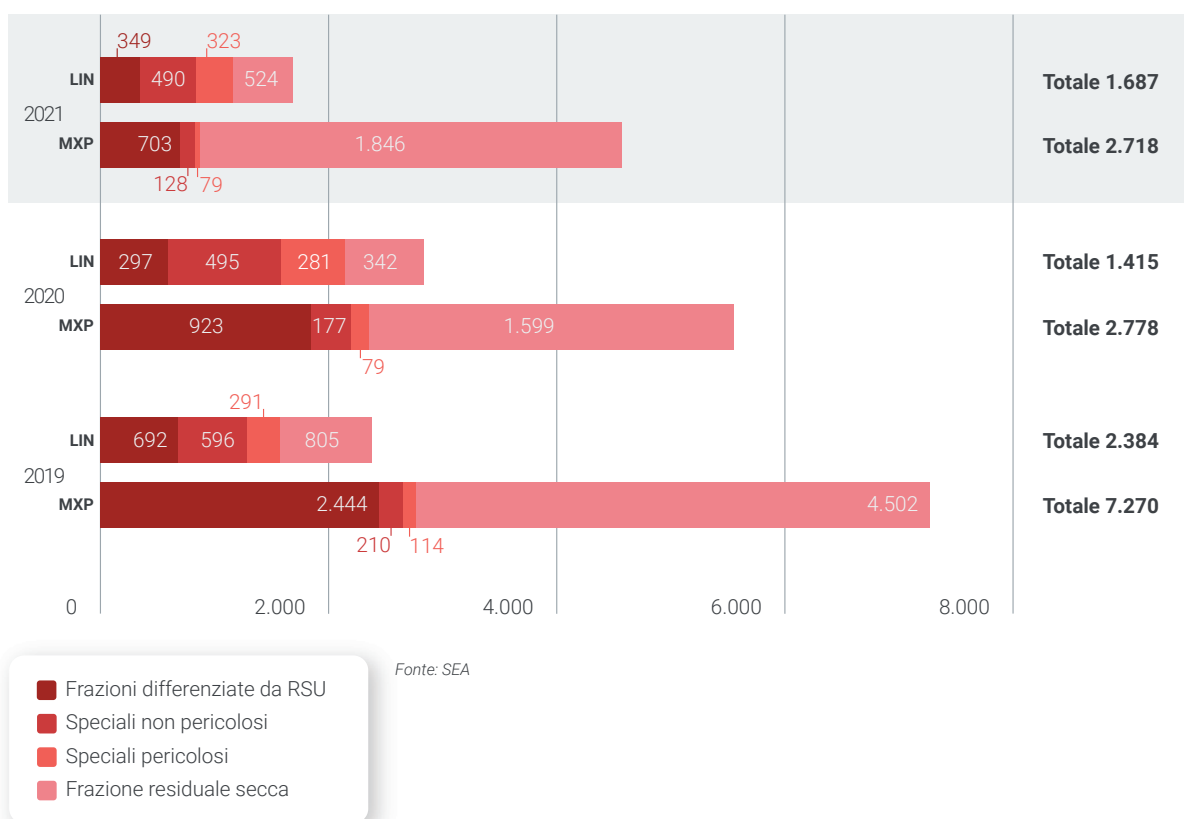
L'incremento del consumo idrico registrato su Linate riguarda l'utilizzo dei pozzi a scambio termico dovuto ai gruppi frigo più grossi e che quindi richiedono un maggior consumo. Questi gruppi frigo con scambio ad acqua hanno un rendimento più alto con minor consumo di energia rispetto a quelli con scambio ad aria. L'acqua utilizzata ha come recapito finale l'idroscalo e quindi un reintegro della falda. L'aumento registrato sullo scalo di Malpensa è dovuto in parte all'utilizzo nel cantiere per il rifacimento della pista e in parte alla ripresa del traffico al Terminal 1.

GESTIONE DEI RIFIUTI

I rifiuti prodotti nell'ambito delle attività aeroportuali di gestione degli uffici, della pulizia degli aeromobili, della manutenzione delle infrastrutture, degli esercizi commerciali e della ristorazione sono per la maggior parte rapportabili a quelli prodotti in ambito urbano e si suddividono in:

- rifiuti solidi urbani generati dalle attività di pulizia nelle aerostazioni, negli edifici ausiliari e dall'attività di pulizia degli aeromobili. Tali rifiuti sono raccolti in apposite dotazioni (cassoni e cassonetti), opportunamente distribuite nei sedimi aeroportuali e smaltiti a cura delle società incaricate dalle amministrazioni comunali territorialmente competenti. I rifiuti solidi urbani sono costituiti dalla frazione secca e dalle frazioni differenziate;
- rifiuti speciali pericolosi (ad es. olio esausto, emulsioni oleose, filtri olio e gasolio, rifiuti sanitari, ecc.) e non pericolosi (ad es. rottami ferrosi, farmaci scaduti, batterie alcaline, ecc.) derivanti dall'attività manutentiva di SEA;
- rifiuti di origine alimentare costituiti dai residui dei pasti consumati dai passeggeri a bordo degli aeromobili, che sono gestiti e smaltiti direttamente dalle società di *catering* e non trattati dal gestore aeroportuale.

Rifiuti prodotti per tipologia (ton)



Il 2021 ancora segnato dalla pandemia vede la produzione complessiva dei rifiuti sullo scalo di Malpensa, pari a 2.718 tonnellate, in linea con l'anno precedente, mentre la produzione complessiva di rifiuti a Linate, pari a 1.687 tonnellate vede un lieve incremento. Anche per il 2021 SEA ha confermato il proprio impegno nella raccolta differenziata di rifiuti solidi urbani e assimilati sugli scali di Linate e Malpensa. A oggi le frazioni raccolte in modo differenziato sono: carta, cartone, legno, vetro, plastica, metallo, toner, umido e pile presso le aree dell'aerostazione aperte al pubblico. La raccolta differenziata è risultata pari al 39,5% per Linate e al 43,5% per Malpensa.

% Raccolta differenziata

	2021	2020	2019
Malpensa	43,5	49,7	48,7
Linate	39,5	53,6	51,4

Nota: Dal 2021 sono state modificate le modalità di percentuali di calcolo della raccolta differenziata, pertanto sono stati riesposti anche gli anni 2019 e 2020. Per i dati precedentemente pubblicati, fare riferimento alla Dichiarazione Non Finanziaria 2020.

Fonte: SEA

Tutti i rifiuti speciali prodotti sono gestiti in modo differenziato per tipologia, con specifici contratti con società autorizzate alla gestione di queste tipologie (ad es. attrezzature informatiche, oli, emulsioni, ferro, vernici, ecc.). Questi rifiuti sono quindi tutti integralmente differenziati per tipologia e smaltiti/recuperati secondo le normative di riferimento e gli *standard* di tecnologia degli impianti di trattamento in cui sono conferiti.

La frazione residuale secca dei rifiuti di tipo urbano prodotti in entrambi gli scali è destinata a impianti di termodistruzione a recupero energetico. Le frazioni differenziate di rifiuti sono invece avviate a specifici impianti di recupero e riciclo (raccolta e trasporto smaltimento o recupero a cura del Comune).

I rifiuti speciali sono conferiti prevalentemente, in dipendenza delle specifiche caratteristiche, a impianti di recupero; in presenza di rifiuti aventi caratteristiche non idonee al recupero (es. spurghi fognari) i rifiuti sono conferiti ad impianti di smaltimento finale (raccolta e trasporto smaltimento o recupero a cura di ditte specializzate/autorizzate).

BIODIVERSITÀ E CONSUMO DI SUOLO

Una delle variabili chiave dello sviluppo sostenibile degli scali gestiti da SEA (in particolare quello di Malpensa) è costituita dalle misure di preservazione della biodiversità presente nelle aree naturali limitrofe agli scali stessi e dall'efficienza nell'uso del suolo, traducibile nell'impegno a valutare e implementare le soluzioni tecnologiche e di processo che consentano un incremento di capacità operative degli aeroporti contenendo l'espansione fisica dell'infrastruttura al di fuori dell'attuale area di sedime occupata.

Le valutazioni sulle caratteristiche di biodiversità delle aree in cui sono presenti le infrastrutture aeroportuali di Malpensa e Linate sono di seguito esposte tenendo conto dei seguenti elementi:

Lista rossa IUCN delle specie minacciate

La Lista Rossa IUCN delle specie minacciate (nota anche come Lista Rossa IUCN) è un ricco compendio di informazioni su minacce, requisiti ecologici e *habitat* di oltre 128.918 specie e sulle azioni di conservazione che possono essere intraprese per ridurre o prevenire le estinzioni. Si basa su un sistema oggettivo per valutare il rischio di estinzione di una specie sulla base di minacce passate, presenti e previste.

La Lista Rossa IUCN delle specie minacciate riconosce diverse categorie di stato delle specie:

- *Extinct (EX)*: specie in cui l'ultimo individuo è morto o in cui indagini sistematiche e appropriate in termini di tempo non sono state in grado di registrare nemmeno un singolo individuo;
- *Extinct in the Wild (EW)*: specie i cui membri sopravvivono solo in cattività o come popolazioni sostenute artificialmente ben al di fuori della loro area geografica storica;
- *Critically Endangered (CR)*: specie che possiedono un rischio di estinzione estremamente elevato a seguito di un rapido declino della popolazione dall'80% a oltre il 90% negli ultimi 10 anni;
- *Endangered (EN)*: specie che possiedono un rischio molto elevato di estinzione a causa del rapido declino della popolazione dal 50% a oltre il 70% negli ultimi 10 anni;
- *Vulnerable (VU)*: specie che possiedono un rischio molto elevato di estinzione a causa del rapido declino della popolazione dal 30% a oltre il 50% negli ultimi 10 anni;
- *Near Threatened (NT)*: specie che sono prossime a diventare minacciate o che potrebbero soddisfare i criteri per lo stato di minaccia nel prossimo futuro;
- *Least Concern (LC)*: specie che sono pervasive e abbondanti dopo un'attenta valutazione;
- *Data Deficient (DD)*: specie rispetto a cui mancano dati disponibili relativi al suo rischio di estinzione.

Database mondiale sulle aree protette

Il *World Database on Protected Areas (WDPA)* è un progetto congiunto tra *UN Environment* e *International Union for Conservation of Nature (IUCN)*, gestito dall'*UN Environment World Conservation Monitoring Center*. I dati per il WDPA vengono raccolti dai segretariati della convenzione internazionale, dai governi e dalle ONG che collaborano. Il WDPA utilizza la definizione IUCN di un'area protetta come criterio principale per le voci incluse nel database.

Database mondiale delle principali aree di biodiversità

Le principali aree di biodiversità (KBA) sono "siti che contribuiscono in modo significativo alla persistenza globale della biodiversità", negli ecosistemi terrestri, d'acqua dolce e marini. I siti si qualificano come KBA globali se soddisfano uno o più di 11 criteri, raggruppati in cinque categorie: biodiversità minacciata; biodiversità geograficamente limitata; integrità ecologica; processi biologici; insostituibilità.

Valutazione di biodiversità delle aree aeroportuali

Lo scalo di Malpensa, essendo localizzato all'interno del Parco del Ticino, è quello che si trova a dover gestire la situazione più significativa in termini di attenzione alla biodiversità. Come emerge dallo Studio di Impatto Ambientale realizzato in funzione del *Master Plan 2035*, nell'area interessata dall'ipotesi di espansione dell'aeroporto si riscontrano tre tipologie di *habitat* classificati dalla Direttiva 92/43/CEE: lande secche europee, vecchi querceti acidofili delle pianure sabbiose con *Quercus robur* e formazioni erbose secche seminaturali. Gli studi evidenziano come la presenza di questi elementi, in particolare la brughiera, conferiscano all'area un elevato pregio, sia in termini conservazionistici che paesaggistici, nonostante la mancanza di attività gestionali ne stia comportando un graduale degrado. Gli interventi previsti nel *Master Plan 2035* porterebbero a una riduzione di tali *habitat*, con ripercussioni anche a carico della componente faunistica, che interesserebbe circa 40 specie e in particolare un uccello (*Anthus campestris*) e tre lepidotteri (*Coenonympha oedippus*, *Maculinea arion*, *Zerynthia polyxena*) a rischio estinzione.

In quest'area un elemento di particolare complessità resta legato alla presenza del Brugo. Nella parte della prevista espansione dello scalo esistono due elementi di attenzione: la brughiera in quanto *habitat* tutelato e la presenza di boschi. Il primo elemento comporta una criticità in termini di Valutazione di Impatto Ambientale, mentre il secondo è correlato alla necessità di effettuare una Relazione Paesaggistica e degli interventi di mitigazione ai sensi della Legge Regionale 31/2008 (compensazione degli esemplari sottratti in accordo con l'Ente Parco - es. ripiantumazione su rapporto di 1 a 3).

Indicatori di biodiversità

	Area di Malpensa	Area di Linate
<i>IUCN Red List</i> (specie che potenzialmente sono presenti entro i 50 km dal sedime aeroportuale)	1.218 (+68) di cui: <ul style="list-style-type: none"> ■ 6 (-1) <i>critically endangered</i> ■ 22 (+5) <i>endangered</i> ■ 61 (+3) <i>vulnerable</i> ■ 77 (+1) <i>near threatened</i> ■ 990 (+58) <i>least concern</i> ■ 62 (+2) <i>data deficient</i> 	1.186 (+47) di cui: <ul style="list-style-type: none"> ■ 6 (-1) <i>critically endangered</i> ■ 18 (+3) <i>endangered</i> ■ 51 (-1) <i>vulnerable</i> ■ 76 (-3) <i>near threatened</i> ■ 973 (+47) <i>least concern</i> ■ 62 (+2) <i>data deficient</i>
Aree Protette (WDPA)	170	92
Principali aree di biodiversità (KBA)	9	6

Fonte: *Integrated Biodiversity Assessment Tool (IBAT)*; www.ibat-alliance.org

Rispetto al tema, SEA sta ipotizzando quattro ambiti di intervento, sulla base anche delle prime osservazioni formulate dagli enti nell'ambito della procedura di VIA del *Master Plan 2035*:

- limitazione dell'area di espansione alle aree strettamente necessarie per le funzionalità tecnico-operative;
- ottimizzazione e modifica del tracciato della Strada Provinciale 14, necessaria per mantenere la continuità viaria del territorio;
- mantenimento delle aree di interesse per la biodiversità e loro valorizzazione all'interno del futuro sedime aeroportuale;
- interventi di restituzione delle superfici boschive sottratte, reintroduzione della brughiera e riqualificazione delle aree boscate per le porzioni limitrofe al nuovo sedime aeroportuale in termini di compensazione.

Indipendentemente dal percorso autorizzativo del *Master Plan 2035* SEA, in un'ottica di rafforzamento di rapporti costruttivi con il territorio e di conferma della sensibilità verso la biodiversità, ha avviato un progetto sperimentale "Recupero, Riqualificazione e Conservazione della brughiera di Lonate". Tale progetto ha lo scopo di definire un protocollo tecnico per il recupero della brughiera, con la possibilità di essere replicato in altre zone. Nel corso del 2019 è perfezionato l'accordo con il Ministero della Difesa e l'Agenzia del Demanio per intervenire nelle aree interessate dalla sperimentazione con le necessarie opere di manutenzione della vegetazione. Tali atti sono stati sottoscritti nel primo semestre 2020 e successivamente, pur scontando una serie di ritardi dovuti alla pandemia Covid-19, si è passati alla fase operativa che è proceduta regolarmente nel 2021. L'attività è confermata anche per il 2022, che sarà il terzo dei tre anni previsti di sperimentazione sul campo. In questo contesto di collaborazione SEA ha concordato con il Parco del Ticino un protocollo per l'istituzione di un Tavolo tecnico di confronto sulle tematiche di gestione sostenibile dell'aeroporto di Malpensa. Il protocollo è stato approvato dal Consiglio di Gestione del Parco nel mese di dicembre 2020 ed è stato formalizzato nel mese di gennaio 2021. Sono stati svolti 3 incontri dei tavoli, per lo più finalizzati alla ricognizione delle tematiche attualmente più favorevoli allo sviluppo di progettualità comuni.

CAPITALE UMANO

Caratteristiche e dimensioni dell'organico e politiche poste in essere per l'empowerment (formazione, crescita, health&safety, diversity) e l'engagement (welfare, comunicazione, benefit) di dipendenti e collaboratori.

Gestione organizzativa

La gestione del personale è stata fortemente condizionata dall'emergenza sanitaria Covid-19 che, anche nel corso del 2021, ha avuto un forte impatto sia sulle *Operations* sia sulle attività di *Staff*.

La variabilità del traffico e di tutte le attività ad esso direttamente o indirettamente connesse, con picchi fortemente negativi nei primi mesi e una ripresa seppur contenuta nel periodo estivo, ha reso necessario rimodulare in maniera attenta l'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni (Straordinaria e in Deroga), strumento che si è dimostrato efficace e indispensabile per poter contenere i costi del personale.

La Cassa Integrazione, insieme ad altre azioni di contenimento dei costi ha riguardato tutta la popolazione aziendale con modalità differenziate a seconda della tipologia di lavoratori, in particolare turnisti e non turnisti, per un totale di circa 1,35 milioni di ore.

Contestualmente al variare della diffusione del virus l'azienda ha definito tempo per tempo delle specifiche *policy* per quanto riguarda l'utilizzo dello *smart working*. Nella prima parte del 2021, ancora caratterizzata da *lockdown* diffuso su tutto il territorio nazionale, l'utilizzo dello *smart working*, per la popolazione coinvolta nel progetto, non ha avuto alcuna limitazione, mentre a partire dal mese di ottobre è stato reinserito il tetto di massimo un giorno alla settimana. La presenza in ufficio è sempre stata disciplinata da protocolli a garanzia della massima tutela per i dipendenti.

I temi del contenimento dei costi del personale e delle nuove modalità di lavoro compatibili con lo svolgersi dell'emergenza sanitaria sono stati affiancati da una progettualità necessaria a mantenere l'*engagement* delle persone anche in condizioni così critiche. Nel corso del 2021, sono state implementate iniziative formative dedicate a diverse fasce della popolazione aziendale sui temi della gestione delle emozioni in contesti complessi e della *leadership* dei *team* da remoto oltre a piani di comunicazione che permettessero a tutti di avere un costante aggiornamento dei piani aziendali.

PIANO DI GESTIONE DEL PERSONALE IN CONSEGUENZA DELLA CRISI PANDEMICA

In base alle condizioni di traffico registrate a partire dal 2020 e proseguite nel 2021 - e agli scenari condivisi da tutte le principali organizzazioni internazionali del trasporto aereo, in base ai quali i volumi di traffico pre-Covid-19 non saranno ripristinati prima del 2024 - SEA ha predisposto un piano di gestione delle risorse umane da attuare in uno scenario di medio periodo. Tale piano ha dato vita ad un Accordo Quadro, sottoscritto a inizio 2021 e rimodulato a ottobre, tra SEA, le Organizzazioni Sindacali e le RSU, che identifica il contributo che le parti si impegnano a introdurre per gestire congiuntamente - in un contesto ispirato alla volontà di assicurare le migliori modalità di tutela delle persone - un ridimensionamento dell'organico, nel quinquennio 2021-2025, pari a 550 unità.

Il conseguimento della sostenibilità del costo del lavoro nello scenario dato, poggia sostanzialmente su 3 leve d'azione:

- ammortizzatori sociali
- pensionamenti accelerati
- uscite volontarie incentivate.

Sono inoltre previste nell'accordo altre due leve di gestione da attivare nel medesimo arco temporale: assunzioni mirate di giovani per introdurre nuove competenze e nuovo impulso al sistema integrato di welfare aziendale.

Ammortizzatori sociali

Nel verbale di Accordo Quadro integrato è stato previsto l'utilizzo di ammortizzatori sociali per tutta la popolazione SEA per il 2021 e sino a settembre 2022.

In particolare, si è ricorso alla CIGS per il periodo dal 16 marzo 2020 al 15 marzo 2021 e successivamente alla CIGD per il periodo dal 16 marzo 2021 al 6 giugno 2021 (12 settimane) e per il periodo dal 7 giugno 2021 al 18 dicembre 2021 (28 settimane). Nel corso del 2022 SEA ricorrerà invece alla CIGS per tutto il personale turnista e non turnista dal 10 gennaio al 23 settembre.

Pensionamenti accelerati

A partire da ottobre 2022 - e sino a fine 2025 - sarà attivato un nuovo piano di pensionamento definito "accelerato", che comporterà la risoluzione del rapporto di lavoro anticipata rispetto alla finestra pensionistica, fino ad un massimo di 32 mesi di anticipo. Questa "accelerazione" si ottiene grazie al concorso del periodo di Naspi (Nuova assicurazione Sociale per l'impiego) che garantirà la continuità contributiva utile a intercettare la finestra pensionistica. Alle persone coinvolte in questo nuovo piano di pensionamento, SEA riconoscerà un incentivo lordo (che si somma all'indennità sostitutiva del preavviso), determinato come segue:

- incentivo base pari a una mensilità di RAL (retribuzione annua lorda)
- a cui si aggiunge un importo che integrerà la NASpi e il trattamento assicurato dal Fondo del Trasporto Aereo, fino a raggiungere il 100% dell'importo della RAL mensile.

Uscite volontarie incentivate

L'accordo prevede il varo di un piano di incentivo all'esodo su base volontaria, riservato ad un massimo di 30 persone non turniste non in possesso dei requisiti pensionistici. Questo piano inizierà a ottobre 2022 e non si tratterà di un automatismo, in quanto la richiesta sarà subordinata a valutazione aziendale.

Turnover

Sebbene in modalità contenuta, a causa dello scenario che si sta delineando, SEA conferma nell'Accordo Quadro la volontà di perseguire un processo di rinnovamento del mix generazionale, secondo un rapporto di sostituzione pari ad 1/4. Le assunzioni saranno indirizzate su giovani e su nuove competenze qualificate.

Welfare

Con l'obiettivo di dare nuovo impulso al sistema integrato del welfare SEA, rinsaldando i pilastri della bilateralità e inclusività che lo hanno caratterizzato fin dalle origini, l'Accordo Quadro impegna le parti a una ricognizione sui contenuti espressi dall'Associazione NOISea e dalla Cassa di Assistenza, sia in ottica di aggiornamento e valorizzazione, sia per verificare la sostenibilità di esperienze che coinvolgono la comunità aeroportuale.

Politiche di gestione delle persone

SEA si relaziona con dipendenti e collaboratori nel pieno rispetto della legislazione vigente a tutela del lavoratore e delle condizioni di lavoro e garantisce ai dipendenti il diritto a condizioni di lavoro rispettose della dignità della persona. Per questo viene impedito qualsiasi comportamento discriminatorio o lesivo della persona stessa, salvaguardando il personale da atti di violenza anche psicologica, molestie sessuali o atteggiamenti intimidatori e ostili nelle relazioni di lavoro, interne o esterne all'azienda.

SEA si impegna inoltre a contrastare qualsiasi forma di lavoro irregolare e chiede a dipendenti e collaboratori di denunciare qualsiasi comportamento o azione violino tali presupposti, a tutela di sé stessi, dei propri colleghi e dell'azienda. Promuove inoltre azioni volte a sostenere la crescita e lo sviluppo professionale del personale, con particolare attenzione alle tematiche del genere, dell'*aging* e della disabilità.

Sul piano organizzativo l'esercizio della gerarchia viene considerato funzionale all'efficacia e all'efficienza organizzativa e, di conseguenza, al perseguimento degli obiettivi societari. Pertanto, lo stile manageriale di SEA è basato sulla costruzione della reciproca fiducia, sulla trasparenza delle intenzioni e sulla disponibilità al dialogo, evitando ogni abuso inteso come volontà di prevaricazione, impermeabilità al confronto e ricerca di indebiti benefici personali facendo leva sulla propria posizione gerarchica.

Personale del Gruppo⁹

Al 31 dicembre 2021 il totale delle risorse del Gruppo risultava pari a 2.659 unità (2.709 se si considerano anche i lavoratori somministrati), in riduzione di 92 unità rispetto ai dati di fine 2020 (-3,3%). Le donne rappresentano quasi il 29% del personale dipendente e la loro presenza, concentrata nella categoria impiegatizia caratterizzata da mansioni di *front end*, è così distribuita sul totale del personale: 4% dirigenti-quadri, 23% impiegati e meno del 2% operai.

La preponderante presenza di uomini nella categoria operaia è motivata dalla specifica normativa sulle operazioni di scalo, che penalizza la popolazione lavoratrice femminile rispetto a quella maschile.

⁹ In previsione della cessione di SEA Energia da parte del Gruppo SEA, i dati dell'organico al 31/12/2021 sono esposti in modo separato rispetto al Gruppo.

Personale del Gruppo SEA per inquadramento e genere al 31 dicembre (n.)

	2021					2020				
	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia	Totale Gruppo	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia	Totale Gruppo
Dirigenti	5	39	44	1	45	6	43	49	1	50
Quadri	103	169	272	2	274	103	179	282	2	284
Impiegati	612	1.074	1.686	22	1.708	629	1.108	1.737	23	1.760
Operai	44	586	630	2	632	44	611	655	2	657
Totale	764	1.868	2.632		2.659	782	1.941	2.723		
SEA Energia	5	22	27	27		5	23	28	28	
Totale Gruppo	769	1.890	2.659		2.659	787	1.964	2.751		2.751

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia sono così suddivisi per inquadramento e genere: 1 dirigente uomo, 2 quadri uomini, 22 impiegati (5 donne, 17 uomini nel 2021 e 18 uomini nel 2020) e 2 operai uomini.

Fonte: SEA

Personale del Gruppo SEA e dei collaboratori esterni per sede e genere al 31 dicembre (n.)

	2021					2020				
	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia	Totale Gruppo	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia	Totale Gruppo
Linate	340	786	1.126	9	1.135	348	814	1.162	9	1.171
Malpensa	433	1.123	1.556	18	1.574	441	1.157	1.598	19	1.617
Totale	773	1.909	2.682			789	1.971	2.760		
SEA Energia	5	22	27	27		5	23	28	28	
Totale Gruppo	778	1.931	2.709		2.709	794	1.994	2.788		2.788

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia sono tutti subordinati e così suddivisi per sede e genere: 9 a Linate (1 donna e 8 uomini) 18 a Malpensa (4 donne, 14 uomini nel 2021 e 15 uomini nel 2020).

Fonte: SEA

Politiche di empowerment

FORMAZIONE

Nel 2021 è continuato l'impatto dell'emergenza sanitaria che ha fortemente condizionato le modalità di erogazione della formazione e dei progetti di sviluppo, penalizzando di fatto le possibilità di partecipazione in presenza. Nonostante ciò la partecipazione alle attività proposte *on line*, e alcuni eventi svolti *face to face* durante i mesi estivi ci hanno permesso una continuità formativa adeguata alle esigenze.

Il monte ore formativo erogato complessivamente nel 2021 è stato di circa 51.000 ore per il Gruppo SEA, di cui 11.904 di formazione non-mandatoria. La formazione mandatoria (inclusa quella relativa alla sicurezza sul lavoro e alla *safety* aeroportuale) del 2021 costituisce circa il 77% della formazione totale erogata dal Gruppo SEA. Tra i progetti di formazione (non-mandatoria) e sviluppo dedicati ai dipendenti nel 2021 ritenuti più importanti e incisivi troviamo:

- *"Time management nella smart era"*, dedicato a una maggiore sensibilizzazione sul rapporto tra tempo e *smart working*, due variabili che in questo anno hanno fortemente condizionato il lavoro e la vita delle nostre persone;
- Formazione "GDPR": percorso di formazione sul regolamento della gestione del dato, dedicato a 11 persone e *manager*, mentre un gruppo più allargato di oltre 400 persone hanno partecipato al corso "addeito al trattamento dei dati";
- *Cyber Security Awareness* per amministratori di sistema, dedicato ai colleghi dell'ICT, con lo scopo di analizzare gli scenari connessi alla *cyber* con l'adozione progressiva di misure di mitigazione, conoscere meglio l'evoluzione del *cybercrime* attraverso casi studio con la descrizione delle principali minacce cibernetiche, condividere le *best practice* sul regolamento della gestione del dato;
- *Innovation Journey* un percorso formativo che si sta occupando della creazione di un cruscotto/*dashboard/app* per la condivisione dei dati relativi ad alcuni KPI, per creare sempre di più un focus condiviso da tutti i colleghi sulla *"passenger experience"*. Questo progetto, dedicato a un gruppo cross-funzionale di 10 *Key-people under 45*, è orientato all'utilizzo

delle metodologie emergenti per la gestione di attività di innovazione su casi identificati dal *management*, contribuendo alla trasformazione culturale delle persone coinvolte;

- Caro cliente ti scrivo, intervento dedicato al potenziamento della capacità di risposta empatica da parte del “*team Gestione Reclami*”;
- Progetto *Diversity e Inclusion* che ha coinvolto 35 dipendenti in un viaggio formativo e che si concluderà nel 2022 con più di 1.600 ore di lavoro e formazione.

Infine, nel 2021 è terminato il percorso di “Alzare lo Sguardo - edizione 2020”, dedicato alla formazione dei colleghi *under 35* inseriti in azienda negli ultimi anni. Diverse sono state le competenze sviluppate, che ha visto anche la partecipazione di circa 20 *senior manager* nel ruolo di *mentor*. Nell’evento di chiusura sono state premiate le persone che hanno sviluppato i progetti di innovazione “*Wayfinding Digitale*” e “*Queue Monitoring*” che verranno implementati diventando così progetti concreti.

Numero medio annuo di ore di formazione pro-capite per genere e categoria professionale

	2021			2020			2019		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	18,7	23,6	23,0	1,9	15,9	14,2	29,7	50,7	48,3
Quadri	13,4	10,7	11,7	8,3	9,8	9,3	17,2	19,8	18,9
Impiegati	4,3	3,5	3,8	2,4	2,4	2,4	4,6	4,6	4,6
Operai	0,2	2,1	1,9	1,0	2,1	2,1	3,4	5,1	5,0
Totale	5,4	4,1	4,5	3,1	3,3	3,3	6,4	7,3	7,0

Nota: i dati non comprendono le ore di formazione mandatoria. Fonte: SEA

CRESCITA

La copertura della valutazione della prestazione in modo sistematico è ancora limitata alle sole qualifiche manageriali; anche per l’esercizio 2021 a causa della situazione di crisi derivata dalla pandemia Covid-19 non sono stati attivati sistemi di *performance management*/incentivazione.

Mentre la copertura della valutazione delle competenze è particolarmente capillare essendo rivolta a tutto il personale SEA.

Dipendenti coinvolti in processi formalizzati di valutazione della prestazione suddivisi per genere e categoria professionale (%)

	2021			2020			2019		
	Donne	Uomini	TOTALE	Donne	Uomini	TOTALE	Donne	Uomini	TOTALE
Dirigenti	0	0	0	0	0	0	100	100	100
Quadri	0	0	0	0	0	0	40	32	35

Nota: le percentuali si riferiscono ai dirigenti e ai quadri coinvolti in processi di valutazione formalizzati, sulla base del processo di MBO di Gruppo. Fonte: SEA

TALENT MANAGEMENT

Il processo di Talent Management in SEA è stato adottato per individuare il talento all’interno di SEA nei processi di *succession plan*, *talent scouting* e nomine per posizioni di elevata responsabilità, in linea con le sfide future dell’azienda.

L’approccio adottato è quello di rendere più trasparente e meritocratico il processo di individuazione del talento, assegnare ai responsabili il ruolo di promotori del talento e creare condivisione sul *talent management process*.

Il *Talent Management* in SEA intende rivolgersi al talento “esclusivo” ed è *business driven*, nel senso che mira a individuare, in un circoscritto segmento di popolazione aziendale, le persone che corrispondono al modello di talento di SEA:

- risorse manageriali con *performance management*;
- *specialist* come *pipeline* per posizioni *middle management*;
- *middle manager* come *pipeline* per posizioni manageriali.

Nel 2021, 13 candidati sono stati avviati e hanno completato il processo di *Talent Management* ai fini della nomina a Dirigente, della nomina a Quadro o della copertura della posizione.

Valutazione LE DIMENSIONI DELLA VALUTAZIONE



- PERFORMANCE**
Livello di raggiungimento di obiettivi definiti in arco temporale
- CAPACITÀ**
Presidio di caratteristiche distintive, tecniche e comportamentali
- ENGAGEMENT**
Patto professionale che le persone sentono con l'azienda
- MARGINE DI SVILUPPO**
Capacità di trasformare i propri tratti caratteriali in competenze agite
- ASPIRATION**
Spinta alla crescita professionale delle persone

Processo LE FASI DEL PROCESSO



DIVERSITY

Per l'anno 2021 si registra una lieve riduzione del differenziale retributivo donne/uomini, che risulta invece più marcato nel rapporto relativo al trattamento complessivo (reddito annuo). Negli ultimi due anni sia la cassa integrazione sia la forte contrazione del sistema di incentivazione manageriale, hanno impattato in modo diverso su mansioni che hanno una quota di occupazione femminile diversa. Nelle categorie Dirigenti/Quadri è in parte conseguenza della ridotta presenza femminile nelle posizioni dirigenziali di maggior *seniority*. Nella categoria impiegatizia la differenza si riduce per effetto della retribuzione base di partenza, tendenzialmente superiore per il personale femminile, mentre nella categoria Operai è condizionato dalla preponderanza di personale turnista maschile e dai riconoscimenti legati all'effettuazione di turni in fasce orarie più disagiate.

Rapporto dello stipendio medio e del reddito medio donna/uomo per categoria

	RAL 2021 ^(a)	Reddito 2021 ^(b)	RAL 2020 ^(a)	Reddito 2020 ^(b)
Dirigenti e Quadri	84%	73%	84%	83%
Impiegati	102%	91%	103%	96%
Operai	96%	85%	98%	96%

Al fine di rappresentare al meglio il rapporto dello stipendio medio e del reddito medio donna/uomo per categoria professionale, dal 2021 è stata aggiornata la metodologia di calcolo e i valori del 2020 sono stati riesposti. La nuova metodologia ha previsto la ponderazione della RAL e del Reddito sulle ore settimanali di lavoro previste per singolo dipendente.

(a) Rapporto tra la Retribuzione annua lorda media delle donne e quella degli uomini. Come Retribuzione annua si considera il salario annuale lordo fisso, pagato al dipendente sulla base della propria mansione o per incarichi specifici.

(b) Rapporto tra il Reddito annuo medio delle donne e quello degli uomini. Come Reddito annuo lordo si intende il salario annuale lordo al quale vengono aggiunti importi variabili annuali, ad esempio bonus legati alla performance individuale e/o alla produttività aziendale, maggiorazioni per lavoro notturno, straordinario e festivo, indennità di presenza ecc.

Fonte: SEA

Nel 2021 SEA ha avviato il progetto *Diversity & Inclusion*, attraverso la sollecitazione di autocandidature da parte di tutto il personale. Il gruppo di lavoro selezionato, con l'obiettivo di vedere i progetti sotto forma di *business case*, prevede inoltre il coinvolgimento del *Top Management* per la definizione degli ambiti di lavoro e per la valutazione e validazione delle soluzioni e dei progetti da implementare, oltre che come *sponsor* del percorso formativo attraverso i video lanciati sulla *intranet*; partendo da una accurata fotografia dell'attuale, si stanno individuando soluzioni che costruiscano una cultura dell'inclusione a tutti i livelli.

Lo strumento di lavoro scelto è l'utilizzo della metodologia Forth, un modello innovativo definito con lo scopo di strutturare oggettivamente la creazione di soluzioni che siano adottabili e implementabili nei prossimi cinque anni, rivolti non solo al benessere interno, ma anche a quello della comunità aeroportuale e dei passeggeri.

SEA ha inoltre aderito al Progetto STEAMiamoci di Assolombarda, nato per promuovere azioni concrete per ridurre il gap di genere, sostenere l'importanza delle donne nel tessuto culturale e produttivo, trovare misure per aumentarne incidenza e valore. La prima attività è stata quella di coinvolgere 10 colleghe, con lauree STEM e appartenenti a diverse aree aziendali, che hanno partecipato all'indagine #ValoreD4STEM. Nell'incontro di fine anno si sono condivise le *best practices* dove SEA ha presentato i progetti "Alzare lo Sguardo" e "Diversity & Inclusion". Nell'ottica di integrazione delle nuove generazioni nel 2021 è stato avviato anche il progetto "Your Gate for your Job" come opportunità di mettere a fattor comune il capitale di competenze interne di SEA a favore del territorio, delle aziende del sedime aeroportuale e del sistema scolastico per iniziare a colmare il *mismatching* tra domanda e offerta di lavoro. Tre gli istituti scolastici superiori coinvolti in un piano di orientamento e formazione, costituito da: visite in aeroporto, tavole rotonde, *project work* e formazione d'aula. I contenuti, creati in collaborazione con il corpo docenti degli istituti, permetteranno ai ragazzi non solo di iniziare a scoprire le professionalità di SEA, ma anche di sperimentare le loro conoscenze teoriche nel mondo dell'aeroporto. È stato identificato un *team* di colleghi in qualità di docenti, formatori e valutatori dei progetti che i ragazzi presenteranno nella primavera del 2022.

SAFETY LAVORATIVA

La politica aziendale in relazione alla tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro per i dipendenti e per i terzi (operatori, utenti, passeggeri) presenti negli ambienti di lavoro, si basa su alcuni principi:

- rispetto della legislazione nazionale, locale e comunitaria in materia di salute e sicurezza sul lavoro e dei requisiti definiti da SEA per il raggiungimento degli obiettivi aziendali, considerando, ove applicabili, anche modelli volontari;
- svolgimento delle attività di prevenzione mirate alla riduzione degli incidenti, infortuni e malattie professionali, attraverso l'identificazione e l'eliminazione dei pericoli, la riduzione dei rischi, l'implementazione di misure correttive e la

gestione delle possibili emergenze, a favore sia dei lavoratori che dei terzi e della comunità in cui SEA opera;

- informazione a tutti coloro che sono presenti negli ambienti aziendali sui rischi individuati e sulle relative norme di prevenzione e protezione adottate, oltre che sull'organizzazione preposta alla gestione della sicurezza e delle emergenze;
- valorizzazione del personale attraverso attività di informazione/formazione e addestramento che mirino allo sviluppo di competenze specifiche, al fine di rendere i lavoratori consapevoli delle proprie responsabilità e della necessità di operare nel rispetto della legislazione e delle norme operative interne;
- mantenimento di un costante coinvolgimento dei lavoratori nell'ambito delle attività implementate da SEA e degli obiettivi aziendali definiti per la salute e sicurezza, promuovendone la consultazione e la partecipazione, avvalendosi anche del supporto dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza;
- disponibilità di risorse economiche e finanziarie necessarie per la ricerca di nuove soluzioni tecniche, organizzative e procedurali che mirino alla riduzione dei rischi e al raggiungimento di una maggior efficienza nella gestione delle attività di prevenzione;
- selezione e monitoraggio dei propri fornitori, considerando anche aspetti relativi alla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e favorendo attività di coordinamento per la gestione e la risoluzione di eventuali situazioni di rischio, in un'ottica di reciproca collaborazione;
- promozione da parte del *Management* di iniziative volte alla diffusione di una cultura della salute e sicurezza a tutti i livelli aziendali, che mirino all'interazione e collaborazione tra i vari attori coinvolti per migliorare l'efficienza dei processi aziendali e l'efficacia del Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL).

Il ruolo di gestore aeroportuale ha comportato per il Gruppo SEA un particolare impegno anche sul versante della sicurezza sul lavoro, di cui hanno potuto beneficiare tutti gli operatori, enti, *handler*, che a vario titolo sono presenti nei sedimi aeroportuali.

Certificazione UNI ISO 45001

Nel 2021 SEA ha rinnovato con successo la certificazione del suo SGSSL secondo la norma UNI ISO 45001:2018, monitorandolo costantemente attraverso:

- 10 *audit* interni di cui uno presso il cantiere "Corpo F" di Linate e 13 *audit* presso concessionari; le criticità rilevate sono state analizzate ed è stata condivisa con i responsabili l'implementazione delle conseguenti azioni correttive, finalizzate alla riduzione e al controllo dei rischi in ambito di SSL;
- 116 *safety walk* SSL per la verifica degli aspetti di Salute e Sicurezza sul Lavoro;
- 154 *safety walk* Covid-19 per la valutazione della corretta attuazione delle misure di contrasto all'emergenza sanitaria definite nei Protocolli Operativi Sanitari e Aziendali;
- 2 *follow-up* semestrali di *Hygiene Risk Assessment* funzionali alla valutazione a distanza di tempo dell'efficacia e adeguatezza delle misure anti-Covid-19 implementate da SEA.

La partecipazione dei dipendenti alla sicurezza

Il coinvolgimento dei lavoratori nelle attività aziendali in materia di salute e sicurezza sul lavoro avviene attraverso vari canali:

- il canale istituzionale che regola i rapporti con i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS). In aggiunta alla riunione periodica annuale di sicurezza, SEA promuove la partecipazione e il coinvolgimento in occasione di modifiche significative all'organizzazione del lavoro, degli spazi, delle macchine e attrezzature e più in generale a fronte di ogni richiesta avanzata dai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza o, in alcune circostanze, direttamente dai lavoratori;
- il sito *intranet* aziendale, che consente a tutti i lavoratori la segnalazione dei *near miss* attraverso la compilazione e invio di apposito modulo *on line*, corredato da istruzioni;
- l'indirizzo *e-mail* sicurezza.lavoro@seamilano.eu, a cui tutti i lavoratori possono scrivere per segnalare criticità legate alla salute e/o alla sicurezza presenti nel proprio posto di lavoro o in qualunque altro ambito aziendale e per avere chiarimenti o porre quesiti a tema *safety*;
- le interviste ai lavoratori effettuate nel corso degli *audit* del SGSSL.

In ottemperanza con quanto stabilito dalla normativa, i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza delle società del Gruppo SEA sono stati eletti e risultano pienamente operativi.

Numero di Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS)

Società	Linate	Malpensa	Note
SEA	6	5	n. 6 per le unità produttive con oltre 1.000 addetti
SEA Prime	1		n. 1 rappresentante nelle aziende ovvero unità produttive sino a 200 lavoratori
SEA Energia	1	1	n. 1 rappresentante nelle aziende ovvero unità produttive sino a 200 lavoratori

Fonte: SEA

Attività di safety realizzate

Tra le molteplici attività effettuate nel corso del 2021, si evidenziano in particolare:

Emergenza Covid-19

La gestione dell'attività straordinaria avviata nel 2020 a contrasto del rischio Covid-19 è proseguita anche nel 2021 con l'aggiornamento dei seguenti documenti:

- Protocollo Aziendale delle misure di contrasto e contenimento della diffusione del Covid-19 negli ambienti di lavoro e delle conseguenti disposizioni aziendali per il personale e per appaltatori, fornitori, visitatori e tutti i soggetti terzi, adattando le misure di protezione al mutare dello scenario pandemico e normativo, nonché la predisposizione di Protocolli di pulizia e sanificazione;
- Protocolli Operativi Sanitari aeroportuali contenenti le misure di minimizzazione del contagio a favore dei passeggeri e di quanti (SEA, Operatori, Enti, ecc.) lavorano in ambito operativo;
- disposizioni previste per la gestione dell'emergenza neve e i relativi adattamenti infrastrutturali in ottica di un'efficace prevenzione del contagio;

e delle seguenti attività:

- assegnazione dei più idonei dispositivi di protezione specifici alle figure professionali coinvolte, nonché la messa a disposizione dei dispositivi igienizzanti, e relative indicazioni di utilizzo;
- gestione normata degli spazi comuni e implementazione di regole comportamentali idonee alla fruizione sicura di tali spazi;
- ottenimento del rinnovo dell'Attestazione *Hygiene-Synopsis*, in conformità al modello sviluppato a livello internazionale da TUV Italia rispetto alle misure definite nei Protocolli Operativo Sanitari e del Protocollo Aziendale, per i servizi di gestione dei passeggeri nei *terminal*, anche di aviazione generale, e nei piazzali, nonché negli ambienti di lavoro;
- l'ottenimento del rinnovo della *Airport Health Accreditation*, che attesta come entrambi gli scali societari offrano ai passeggeri e a tutti gli operatori una permanenza sicura in aeroporto, in linea con le raccomandazioni operative e sanitarie di ACI World, *Airports Council International* e ICAO, *International Civil Aviation Organization*.

Valutazione dei Rischi

- aggiornamento della Valutazione del Rischio da Stress Lavoro correlato, attraverso l'analisi dei dati a consuntivo del 2020, in accordo alle linee guida INAIL. Per tutte le figure professionali il livello di rischio risulta non rilevante;
- Valutazione del Rischio da esposizione a campi elettromagnetici in conseguenza all'introduzione dei nuovi bus elettrici;
- completamento della campagna di misurazione del gas radon, i cui risultati saranno disponibili nel 2022;
- aggiornamento della potenziale esposizione ad Agenti Biologici "SARS-CoV-2" con l'implementazione di una serie di misure specifiche;
- aggiornamento della Valutazione dei Rischi per le mansioni interessate da mutamenti organizzativi;
- aggiornamento dell'elenco dei Dispositivi di Protezione Individuali per le attività lavorative e quelli necessari per la gestione dell'emergenza Covid-19;
- supporto tecnico nella predisposizione e aggiornamento dei DUVRI alle funzioni aziendali che gestiscono attività oggetto di appalto;
- supporto alle funzioni aziendali preposte nella predisposizione della documentazione richiesta dagli enti di controllo relativa ad indagini sugli infortuni sul lavoro o su specifici casi di malattie professionali;

- gestione dei rapporti con i RLS: scambio d'informazioni e comunicazioni, gestione delle segnalazioni, consultazione preventiva in ordine alla valutazione dei rischi, alla individuazione, programmazione, realizzazione e verifica della prevenzione in generale e di quanto connesso all'emergenza Covid-19 in particolare.

Altre attività

- Monitoraggio a tutela della salute dei lavoratori, in collaborazione con gli Esperti di Radioprotezione, attraverso specifiche dosimetrie ambientali e personali delle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi, nonché attraverso apposite verifiche strumentali sulle apparecchiature radiogene detenute e utilizzate dal personale di SEA;
- 20 simulazioni di emergenza presso gli scali societari, (SEA e SEA Prime), e una prova coordinata a supporto del SPP di ENAC. Le prove hanno dato esito positivo sia in termini di conoscenza del Piano di Gestione delle Emergenze e delle relative procedure in essere, che in termini di tempistica e di reattività delle risposte; fra il personale coinvolto è stata verificata la corretta formazione antincendio e l'individuazione degli Addetti alla Gestione delle Emergenze presenti in turno;
- aggiornamento del documento di Valutazione del Rischio Incendio per Malpensa *Terminal 1*, costituito da specifiche schede che riportano i rischi, le attività e il personale presente, i carichi d'incendio e le misure di governo.

Formazione in tema di Salute e Sicurezza del Lavoro

Nel 2021 le attività correlate alle tematiche di Salute e Sicurezza del Lavoro sono proseguite in continuità con il passato tenendo in considerazione le limitazioni imposte dalla situazione sanitaria. Il contesto pandemico ha in ogni caso consentito l'erogazione in sicurezza di corsi obbligatori in presenza e al contempo ha favorito l'utilizzo di modalità alternative non solo attraverso lo sviluppo di prodotti formativi fruibili in *e-learning* con piattaforma *LMS Learning Management System*, ma anche attraverso la didattica a distanza, sviluppando programmi specifici e organizzando le attività in coerenza alle tipologie di rischio associate ai lavoratori.

Nel complesso, l'attività mandatoria in tema di Salute e Sicurezza sul Lavoro ha visto 1.659 partecipanti per 7.560 ore di formazione (992 persone in presenza e 667 persone con didattica a distanza in diretta sincrona).

I corsi di maggior rilievo per numero di partecipanti sono:

- aggiornamento del personale abilitato all'utilizzo delle attrezzature di lavoro secondo l'Accordo Stato Regioni del 22/02/2012;
- formazione antincendio per il mantenimento della certificazione degli Addetti alla Gestione delle Emergenze;
- aggiornamento della formazione in materia di Radioprotezione per il personale *Security*;
- aggiornamento corso per Coordinatori per la Sicurezza - D. Lgs. 81/08 ex Titolo IV;
- aggiornamento corso DUVRI (Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenziali);
- corso di sicurezza sul lavoro per mezzi a trazione elettrica in seguito all'introduzione dei bus elettrici negli scali;
- aggiornamento per RLS dedicato ai rappresentanti dei lavoratori;
- corso ambienti sospetti di inquinamento o confinati;
- completamento corso sul tema DPI, dispositivi di protezione individuale categoria III ambienti confinati e lavori in quota, avviato nel 2020.

Servizi di medicina del lavoro

La gestione dei servizi di medicina del lavoro viene effettuata con le seguenti modalità:

1. **Accertamenti sanitari preventivi, in occasione dell'assunzione.** Sulla base della tipologia di mansione per la quale è attivato l'iter d'assunzione si verifica la presenza o meno di particolari rischi lavorativi per i quali la normativa prevede la sorveglianza sanitaria e, in caso affermativo, si inviano le persone interessate e la relativa documentazione alla struttura sanitaria presso la quale sono operativi i medici competenti nominati dall'azienda, che effettuano gli accertamenti sanitari preventivi intesi a constatare l'assenza di controindicazioni al lavoro cui tali persone sono destinate. Lo stesso iter è previsto nel caso di trasferimento di un lavoratore ad una nuova mansione.
2. **Accertamenti sanitari periodici.** Annualmente vengono predisposti gli elenchi aggiornati dei lavoratori che, nell'ambito delle mansioni svolte e sulla base delle valutazioni elaborate nel documento di valutazione dei rischi, sono esposti a livelli significativi di particolari rischi specifici per i quali sono previsti controlli sanitari periodici. Il servizio aziendale di medicina del lavoro elabora il calendario annuale delle visite ed effettua gli accertamenti sanitari

periodici sui lavoratori in elenco, mirati a constatare l'assenza di sopraggiunte controindicazioni allo svolgimento delle mansioni.

3. **Accertamenti sanitari su richiesta.** Su richiesta del lavoratore e qualora questa sia correlabile ai rischi professionali della mansione svolta, vengono effettuati gli accertamenti sanitari intesi a constatare l'assenza di sopraggiunte controindicazioni allo svolgimento delle mansioni cui è adibito il lavoratore.
4. **Sopralluogo annuale del Medico Competente agli ambienti di lavoro.** In un'ottica di miglioramento delle misure di tutela dei lavoratori e della partecipazione dei loro rappresentanti a tali iniziative, è stato stabilito di effettuare due sopralluoghi annuali degli ambienti di lavoro, con la partecipazione oltre che dei Medici Competenti e del RSPP, anche dei RLS.

Prevenzione e mitigazione degli impatti all'interno delle relazioni commerciali

Sono state attuate le seguenti iniziative:

- **Manuale Tecnico Generale per gli operatori commerciali.** Lo scopo è fornire linee guida agli operatori che si apprestano a eseguire interventi infrastrutturali all'interno degli spazi aeroportuali e che devono quindi sviluppare i relativi progetti (nuove realizzazioni o ristrutturazione di strutture esistenti).
- **Verifica su progetti e lavori promossi dai retailers nei terminal.** Tramite una propria struttura interna SEA accerta, già in fase di progettazione, il rispetto delle norme e di quelle qualitative aziendali.
- **Specifici Regolamenti** per la prevenzione e la gestione degli aspetti antincendio, per la conduzione degli spazi assegnati ai *retail* e agli operatori *non retail* (Enti, CNA, *handler*).
- **Piani di Emergenza ed Evacuazione** per tutti gli edifici e le aree a uso promiscuo in cui sono presenti, anche marginalmente, proprie attività (documenti disponibili sul sito *internet* di SEA).
- **Azioni effettuate sui titolari di attività commerciali in relazione al rischio incendio e agli impatti sulla salute e sulla sicurezza.** A tutti i *retailer* viene richiesto di compilare la Dichiarazione semestrale, firmata dal proprio Referente operativo (*Store Manager*) e dall'RSPP, e inviata al SPP SEA che ne tiene traccia.

- **Verifica annuale sul campo di alcuni esercizi commerciali** individuati in funzione delle particolari attività (es. *food* e *non food*) e della superficie occupata (es. presenza o assenza di magazzini/depositi) da parte del SPP SEA di concerto con i singoli referenti delle varie attività (*Store Manager* ed RSPP).

Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti

SEA provvede alla valutazione dei rischi in modo sistematico, selezionando gli approcci e le metodologie riconosciute e adempiendo alla redazione del Documento di Valutazione dei Rischi. Tale documento, o parte di esso, viene aggiornato a seguito di introduzione di nuove normative, modifiche ai processi produttivi e/o organizzativi, modifica o inserimento di nuovi impianti, mezzi e attrezzature che siano significativi ai fini della salute e sicurezza dei lavoratori, in caso di infortuni gravi o quando i risultati della sorveglianza sanitaria ne evidenzino la necessità. Le risorse interne del Servizio di Prevenzione e Protezione, debitamente formate e costantemente aggiornate, presiedono al processo avvalendosi ove necessario di professionisti esterni.

Il processo aziendale di analisi - valutazione dei rischi - definizione di priorità per interventi e correttivi per l'eliminazione e riduzione dei rischi per i lavoratori e i terzi avviene inoltre attraverso altre modalità che richiedono un grande impegno nella raccolta di dati, fra le quali: attività di *audit* interni - anche a sorpresa - e di seconda parte presso operatori commerciali *retail* e *non retail* e cantieri, sopralluoghi e monitoraggi (*Safety walks*), segnalazioni dai RLS e dai lavoratori attraverso i canali predisposti, raccolta di incidenti/mancati incidenti, rapporti di infortuni, interviste con i lavoratori, questionari dedicati a specifici temi per la verifica della consapevolezza. Al verificarsi di condizioni particolari e/o eccezionali vengono inoltre attivati processi ad hoc, come nel caso dell'emergenza Covid-19 e della relativa redazione dei Protocolli Aziendale e Operativo Sanitario. Il SGSSL SEA, certificato secondo la norma UNI ISO 45001:2018, viene dunque costantemente alimentato dalla varietà e molteplicità degli *input* descritti.

Indicatori infortunistici

Indicatori infortunistici del Gruppo per sede

		2021		2020		2019	
		Numero	Tasso	Numero	Tasso	Numero	Tasso
Infortuni sul lavoro registrabili	Linate	11	8,23	6	4,83	25	12,85
	Malpensa	15	7,79	16	8,53	33	11,66
	Totale	26	7,97	22	7,06	58	12,15
di cui Decessi	Linate	0	0	0	0	0	0
	Malpensa	0	0	0	0	0	0
	Totale	0	0	0	0	0	0
di cui Infortuni con gravi conseguenze	Linate	0	0	0	0	0	0
	Malpensa	0	0	0	0	1	0,35
	Totale	0	0	0	0	1	0,21
Malattie professionali	Linate	0	0	0	0	2	1,03
	Malpensa	0	0	0	0	1	0,35
	Totale	0	0	0	0	3	0,63
N. ore lavorate	Linate	1.336.254		1.241.082		1.945.102	
	Malpensa	1.926.387		1.875.518		2.829.973	
	Totale	3.262.641		3.116.600		4.775.075	

Nota: Gli indicatori infortunistici sono calcolati come segue:

- Tasso infortuni sul lavoro registrabili: $n. \text{ infortuni sul lavoro registrabili} / \text{ore lavorate} * 1.000.000$
- Tasso decessi: $n. \text{ decessi risultanti da infortuni sul lavoro} / \text{ore lavorate} * 1.000.000$
- Tasso infortuni con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi): $n. \text{ infortuni con gravi conseguenze (a esclusione dei decessi)} / \text{ore lavorate} * 1.000.000$
- Tasso malattie professionali: $n. \text{ malattie professionali} / \text{ore lavorate} * 1.000.000$

I dati infortunistici sono relativi a tutti gli eventi che hanno comportato almeno una giornata di assenza dal lavoro oltre al giorno di accadimento.

I dati sulle malattie professionali sono riferiti ai casi denunciati nell'anno di riferimento e non al numero di malattie professionali effettivamente riconosciute dall'INAIL per lo stesso periodo.

Per infortunio sul lavoro con gravi conseguenze si intende l'infortunio che porta a un decesso o a un danno da cui il lavoratore non può riprendersi, non si riprende o non è realistico prevedere che si riprenda completamente tornando allo stato di salute antecedente l'incidente entro 6 mesi.

Fonte: SEA

Inoltre, si segnala che sono stati presi in esame anche i lavoratori non dipendenti, ma il cui lavoro e/o luogo di lavoro è sotto il controllo del Gruppo (personale somministrato). Sia nel 2020 che nel 2021 non si sono registrati infortuni sul lavoro, decessi e malattie professionali relativi a tali lavoratori, a fronte di un numero totale di ore lavorate pari a 67.695 per il 2020 e 73.707 per il 2021.

Il 2021 ha registrato un lieve incremento degli infortuni, influenzato dalla graduale ripresa del traffico aereo e conseguente alla maggiore presenza in servizio di personale operativo. Tra gli infortuni sul lavoro, quelli direttamente correlati allo svolgimento di specifici compiti lavorativi sono stati il 50% del totale (13 casi), il restante 50% di eventi non ha riguardato le operazioni lavorative svolte dagli addetti, essendo correlati prevalentemente alle dinamiche della deambulazione (inciampi, scivolamenti, distorsioni, urti, ecc.). Gli infortuni direttamente correlati alle operazioni di lavoro hanno comunque evidenziato una casistica molto varia di cause/situazioni, sostanzialmente riconducibile ad errori comportamentali. Le analisi condotte sugli infortuni non hanno rilevato situazioni particolari e/o di criticità tali da dover comportare specifici interventi mirati e sono proseguite le consuete azioni di sensibilizzazione del personale.

Politiche di engagement

WELFARE

In linea con l'orientamento perseguito con costanza negli anni che pone al centro come fondamentale l'attenzione rivolta alle persone, è proseguito anche nel 2021 l'impegno nello sviluppo e nella progettazione di iniziative e servizi di *welfare* aziendale, pur essendo state condizionate dal persistere della situazione pandemica, che ha confermato le modalità di erogazione dei servizi offerti, tenendo conto dei mezzi tecnologici presenti in azienda e della riduzione delle attività in presenza. Nella tabella seguente sono riepilogati i dati di accesso ai servizi da parte dei dipendenti (*full-time* e *part-time*) nell'ultimo triennio. Non usufruiscono di tali servizi i lavoratori somministrati (con esclusione del vaccino antinfluenzale).

"SEA per te": accesso ai servizi

Iniziativa	N. Beneficiari		
	2021	2020	2019
Cassa assistenza sanitaria	1.513	1.553	1.786
Orario flessibile	805	867	888
Profilassi antinfluenzale	492	584	216
Cassa assistenza sanitaria (<i>check-up</i>)	327	166	344
Centri estivi	256	115	187
Assegni studio	179	761	648
Mobilità collettiva casa-lavoro	159	163	272
Formazione BSLD	99	-	-
Permessi per visite mediche	69	117	270
Servizi sociali	48	55	122
<i>Future Lab: Push to Open</i> , Imparo a studiare	21	33	48
Donazioni figli colleghi deceduti	6	-	-
<i>Part-time</i> genitore (dato medio annuale)	3	4	6
Assicurazione infortuni	2	9	12
Fragilità (accesso servizi)	-	42	28
Buono giocattoli	-	854	892
Soggiorni climatici	-	-	107
<i>Screening</i> sierologico e salivare	-	1.672	-
Incontri con la nutrizionista	-	-	162

Fonte: SEA

Nell'ambito del progetto "*Future Lab*", dedicato all'istruzione e all'*employability* dei figli, è stata realizzata la nuova iniziativa "Genitori Digitali", un percorso formativo *on line* con la finalità di fornire ai colleghi con ragazzi nella fascia di età 6-15 anni strumenti utili ad indirizzarli verso un utilizzo consapevole e sano del mondo digitale. Sono state inoltre confermate le "Borse di studio al merito" per le quali è stato avviato un progetto di digitalizzazione del processo, attualmente in corso, che porterà alla possibilità del caricamento delle informazioni e dei documenti sulla *intranet* aziendale per tutte le iniziative legate all'istruzione. In collaborazione con l'Associazione Noisea, nel periodo estivo di sospensione delle attività scolastiche, in considerazione dell'apprezzamento ricevuto lo scorso anno, è stato erogato ai genitori un contributo economico a integrazione dei costi sostenuti per la partecipazione dei figli a centri estivi e camp.

Nel campo della promozione di uno stile di vita salutare è proseguita la collaborazione con la Nutrizionista, che ha garantito ai colleghi rubriche mensili, con il supporto di video interviste e video ricette. Nell'area "Salute e Prevenzione" è stata offerta la consueta campagna di profilassi antinfluenzale e il nuovo progetto di "formazione BSLD" sull'utilizzo dei defibrillatori e rianimazione cardiopolmonare, realizzato nei mesi di maggio e giugno, per il quale i partecipanti hanno ricevuto la certificazione AREU. Per quanto riguarda l'area "Mobilità casa-lavoro" è confermato l'interesse dei colleghi per l'offerta di abbonamenti annuali per la linea ATM e per la linea Malpensa Express ed IVOL di Trenord. Nell'area "Assistenza e Cura" sono rimasti attivi gli sportelli di "Ascolto e Aiuto" di Linate e Malpensa ed è stato confermato il supporto dell'Assistente Sociale, con un servizio di *counselling* telefonico per tutte le persone già seguite e quelle che ne hanno manifestato la necessità.

Un'importante nuova iniziativa a carattere solidale del 2021 ha previsto da parte di SEA un concreto aiuto ai figli dei colleghi che sono mancati negli ultimi due anni. Si tratta di una "donazione" a sostegno del percorso scolastico dalle scuole elementari fino all'università, che sarà erogata con carattere di continuità.

Fondo Pensione Complementare

Il Fondo Pensione delle Società Esercizi Aeroportuali – FONSEA, Fondo Pensione complementare a capitalizzazione individuale per i lavoratori dipendenti appartenenti alle società esercizi aeroportuali aderenti, è finalizzato all'erogazione di trattamenti pensionistici complementari del sistema previdenziale obbligatorio, ai sensi del D. Lgs. 5/12/2005, n. 252.

Dati relativi al Fondo Pensione

Fondo pensione	2021*	2020	2019
Numero iscritti	5.011	5.104	5.181
Attivo netto destinato alla previdenza (milioni di euro)	266	254	239
Rendimento netto fondo	2,11%	2,49%	2,55%

^(*) I dati 2021 relativi al numero di iscritti sono provvisori in attesa di approvazione bilancio FONSEA.

Fonte: SEA

Il Fondo Pensione è un ente costituito in forma di associazione non riconosciuta, dotato di personalità giuridica e operante in regime di contribuzione definita (l'entità della prestazione pensionistica è determinata in funzione della contribuzione effettuata e dei relativi rendimenti). L'adesione è libera e volontaria. La partecipazione alle forme pensionistiche complementari disciplinate dal D. Lgs. 5/12/2005 n. 252, consente all'iscritto di beneficiare di un trattamento fiscale di favore sui contributi versati, sui rendimenti conseguiti e sulle prestazioni percepite.

Quote di contribuzione (lavoratori occupati dopo il 28/04/1993 e iscritti dal 01/01/2013)

Quota TFR	Contributo	
	Lavoratore neo-assunto	Società
100% del TFR maturando ^(*)	1% su minimo tabellare, più indennità contingenza, più aumenti periodici anzianità per 12 mensilità. Eventuale contribuzione volontaria aggiuntiva calcolata sulla % dell'imponibile fiscale lordo	2,5% su minimo tabellare, più indennità contingenza, più aumenti periodici anzianità per 12 mensilità

^(*) Per personale neo-assunto

Gestione dei congedi parentali

Il sistema di *welfare* garantisce il diritto per tutte le mamme di poter beneficiare di una prestazione lavorativa a orario ridotto di cinque ore al giorno fino al compimento del 5° anno di età del bambino. La fruizione dei congedi parentali nel 2021 è rimasta in linea con quella del 2020, aumentando leggermente per le donne e diminuendo leggermente per gli uomini. I dati evidenziano come il congedo parentale viene regolarmente utilizzato in maniera significativa anche dai padri che sempre più aiutano le madri nella gestione dei figli.

Diritto e fruizione dell'astensione facoltativa (n.)

	2021		2020		2019	
	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini
Diritto ⁽¹⁾	144	319	169	343	187	368
Fruizione ⁽²⁾	58	103	60	118	87	175

⁽¹⁾ Il congedo facoltativo può essere richiesto per ogni figlio nei primi 12 anni di vita (fino al giorno del compimento del dodicesimo compleanno). Come aventi diritto sono quindi considerati i dipendenti con un figlio di età minore o uguale a 12 anni nell'anno di riferimento.

⁽²⁾ Come fruitori sono stati considerati tutti gli aventi diritto che hanno usufruito di almeno un giorno di astensione facoltativa nell'anno di riferimento.

Fonte: SEA

WORK-LIFE BALANCE: SMART WORKING

Nel corso del 2021, lo *smart working* ha svolto un ruolo fondamentale nell'abilitare la maggior parte delle funzioni SEA alla continuità del servizio anche nella contingenza delle restrizioni alla mobilità decise dalle Autorità in occasione dei vari *lockdown*. In particolare, ad oggi 736 colleghi risultano abilitati allo *smart working*, pari a oltre il 97% delle persone con attività compatibili con il lavoro agile.

La messa a regime del progetto iniziato nel 2018 non ha avuto particolari criticità creando una continuità nella modalità di erogazione della prestazione dalla postazione di lavoro aziendale a quella da remoto.

A partire da ottobre, a fronte della riduzione dei contagi, SEA ha reintrodotto un tetto massimo di un giorno di *smart working* alla settimana, previa autorizzazione del responsabile, in modo da garantire un progressivo rientro in azienda.

CONCILIAZIONE: FAMILY AUDIT

Nel corso del 2016 è stato realizzato il processo di accreditamento finalizzato all'ottenimento della certificazione "Family Audit". *Family Audit* è uno strumento manageriale adottato su base volontaria dalle organizzazioni – dalle aziende private agli enti pubblici, fino alle organizzazioni non profit - che intendono certificare il proprio costante impegno sul *work-life balance*.

Adottando la certificazione *Family Audit* abbiamo attivato un ciclo virtuoso di miglioramento continuo, introducendo soluzioni organizzative innovative relativamente a flessibilità del lavoro, *smart working* e cultura della conciliazione. Nel 2016 l'iter di applicazione del *Family Audit* ha contemplato la fase di progettazione, realizzata attraverso la costituzione di 2 distinti Gruppi di Lavoro interni.

Il Gruppo di Lavoro dell'*Audit*, composto da 17 dipendenti rappresentanti di tutti gli inquadramenti professionali, ha svolto un ruolo di analisi e proposta di azioni migliorative della conciliazione famiglia-lavoro prendendo in considerazione i diversi regimi familiari. Una piattaforma triennale comprendente 28 misure di conciliazione è stata elaborata nel corso di 6 *meeting* svolti dal Gruppo. Il Gruppo di Lavoro della Direzione - formato da 8 *manager* appartenenti a diverse Direzioni e Funzioni - ha svolto invece un ruolo d'indirizzo e di valutazione delle proposte pervenute che ha portato all'ottenimento della Certificazione Base a febbraio 2017.

Nel 2020 a seguito dell'implementazione di tutte le misure definite nel piano è stata conseguita la Certificazione Triennale - *Family Audit Executive* e avviata la fase di mantenimento. Di seguito le misure di conciliazione e i risultati raggiunti nel 2021.

WELFARE
AZIENDALE

Misura

Ridefinizione dei parametri convenzioni mediche e sanitarie

Studio di fattibilità per verificare come allargare la definizione di famiglia nell'indicazione dei beneficiari dei contributi, includendo "nuove famiglie"

Costruzione sistema di *customer satisfaction* costante per i servizi

Individuazione di uno spazio per ritiro consegna di pacchi e servizi

Introduzione di stage interaziendali per i figli dei dipendenti

NUOVE
TECNOLOGIE

Incremento numero pc portatili

Razionalizzazione degli accessi e delle *password*

Attivazione rete *wi-fi* gratuita per i dipendenti



COMUNICAZIONE

Miglioramento della visibilità di SEAnet per il personale operativo

Creazione spazio su intranet con FAQ su istituti e opportunità

ORGANIZZAZIONE
DEL LAVORO

ROL fruibili a ore

Part time papà

Part time over 60 (esteso a tutto il personale in forza)

Definizione policy aziendale per organizzare ferie in ottica *Family Friendly* per il personale turnista

2 giorni permesso speciale ai neo papà

Pianificazione *meeting* annuali nei servizi in cui il personale è turnista

Team meeting periodici per non turnisti

Studio per incremento interscambiabilità tra personale amministrativo

Attivazione spazi per il *remote working/coworking*

Miglioramento spostamenti *parking-office*

Incremento comunicazione a distanza tra interni

Sperimentazione *smart working*

WELFARE
TERRITORIALE

Incremento bagni attrezzati per *nursing*

Massima valorizzazione della certificazione nel Bilancio di Sostenibilità

CULTURA
AZIENDALE,
DIVERSITY
E EQUALITY

Intervento sul *middle management* per la diffusione di una cultura più orientata al *work-life balance*

Individuazione di linee guida per la crescita in azienda

Miglioramento del sistema di valutazione

Mantenimento gruppo di lavoro

Risultati

Individuato un fornitore – Previmedical - cui affidare la gestione amministrativa dei rimborsi, dotato di un vasto *network* di servizi in convenzione. Aggiornato *check-up* con ampliamento sedi e diversa offerta di esami e visite specialistiche.

Individuate problematiche alla tracciabilità e censimento delle famiglie informali.

Nel 2021 sono state effettuate 6 indagini rivolte ai fruitori dei servizi e i risultati sono stati pubblicati sulla *intranet* aziendale SEAnet.

Sono in corso valutazioni sulle proposte di operatori del settore.

A causa dell'emergenza Covid-19, tutte le abituali attività *welfare* previste in presenza sono state sospese.

Confermata la *policy* aziendale di assegnazione di p.c. portatili al personale amministrativo, anche in caso di sostituzione.

Confermata l'accessibilità a SEAnet dai vari *device* con un'autenticazione unica.

Disponibilità di una rete *wi-fi* gratuita per gli *smartphone* dei dipendenti.

Dal 2021 viene prodotto un *report* semestrale (30 giugno e 31 dicembre) degli accessi a SEAnet, pubblicato in forma sintetica nel portale.

Arricchimento di nuove funzionalità e interfacce della SEAnet, introdotta l'App SEA "Lunch Box" predisposta per la prenotazione dei pasti in orario di lavoro.

Nel 2021 sono state utilizzate 1.906 ore da parte di 415 lavoratori.

Nel 2021 sono pervenute due richieste.

Nel 2021 è stata effettuata una richiesta da parte di un lavoratore.

Nel 2021 erogate, con la modalità "ferie garantite" fruibile dal personale turnista, 652 giornate.

Nel 2021, 7 dipendenti hanno utilizzato i due giorni aggiuntivi del permesso speciale neo papà, per un totale di 14 giornate usufruite.

Sviluppo della comunicazione digitale con l'utilizzo dell'App TEAMS di Microsoft per *chat*, eventi *live*, video *tutorial* anche da *smartphone*

Sviluppo della comunicazione digitale con l'utilizzo dell'App TEAMS di Microsoft per *chat*, eventi *live*, condivisione documentale, video *tutorial* anche da *smartphone*

Effettuata l'iniziativa sperimentale di *Job Rotation*, che ha permesso a tre dipendenti selezionati, di mettersi alla prova presso una delle altre funzioni dell'area di appartenenza. Nel corso del 2021 è stato proposto, in SEAnet, il contest: "I valori dell'esperienza: i colleghi raccontano".

Nel 2021 attivate 3 giornate di *remote working* a Linate e 10 giornate a Malpensa.

Introduzione del servizio navetta presso il Terminal 2 di Malpensa per tutti i dipendenti. Il servizio è stato temporaneamente sospeso da marzo 2020 a causa dell'inutilizzo del parcheggio remoto.

Utilizzo del canale di formazione *on line* -piattaforma SEA *Accademy*- e della App TEAMS per l'erogazione dei contenuti formativi, degli aggiornamenti e per la condivisione documentale.

Nel 2021 sono state usufruite 30.502 giornate di *smart working* dai 762 dipendenti coinvolti.

Completati i bagni con aree *Family Room* nello scalo di Linate, completati due spazi a Malpensa nell'area *check-in* e riconsegna bagagli.

Pubblicazione annuale della Dichiarazione Non Finanziaria.

Coinvolgimento nella fase di *start-up* del progetto *smart working* di tutto lo *staff* di Responsabili; sono stati svolti incontri informativi e di condivisione delle tematiche legate alla gestione delle risorse umane in un'ottica di conciliazione vita-lavoro.

Utilizzo dello strumento "*Job Posting*" per la gestione della mobilità interna. Anche nel 2021 sono state postate numerose posizioni vacanti sia in area operativa sia amministrativa.

Avviata un'analisi per realizzare un sistema di valutazione "Smart"

Effettuate riunioni periodiche

Fonte: SEA

Assenteismo

Il tasso di assenteismo totale relativo ai dipendenti del Gruppo SEA nel 2021 risulta pressoché in linea con il 2020 (+0,03%). Per quanto riguarda il genere si rileva un leggero incremento del tasso di assenteismo per la popolazione femminile (+0,23% in valore assoluto), in particolare sullo scalo di Malpensa, che passa da 3,9% del 2020 a 4,4% del 2021, mentre per la popolazione maschile il tasso risulta in linea con l'anno precedente a Malpensa, e in leggera diminuzione a Linate, che passa da 3,2% del 2020 a 3,1% del 2021.

Tasso di assenteismo per genere e sede

	2021	2020	2019
Linate	2,9%	3,0%	4,1%
Donne	2,4%	2,4%	4,2%
Uomini	3,1%	3,2%	4,1%
Malpensa	3,5%	3,4%	3,8%
Donne	4,4%	3,9%	4,4%
Uomini	3,2%	3,2%	3,6%

*Nota: Il tasso di assenteismo è calcolato come segue: n . giornate di assenza/giornate lavorabili*100. È compreso solo il personale dipendente. Le assenze considerate sono relative a quelle non pianificate (ad esempio: malattia, infortuni) mentre sono escluse quelle pianificate (ad esempio: ferie, maternità).*

Fonte: SEA

CAPITALE SOCIALE E RELAZIONALE

Dotazione di asset immateriali abilitanti in termini di gestione e sviluppo del business.

Riguarda sia le caratteristiche del contesto di riferimento (vitalità economica e grado di internazionalizzazione del territorio servito), che la qualità delle dinamiche relazionali poste in essere da SEA con gli stakeholder a tutti i livelli (corporate reputation, employee engagement, customer satisfaction, policy commerciali verso i clienti, gestione della supply chain).

Vitalità economica e internazionalizzazione del territorio di riferimento

TRATTI SALIENTI DELL'ECONOMIA LOMBARDA ¹⁰

La Lombardia rappresenta di gran lunga la prima economia del Paese, con un PIL di quasi 401 miliardi di euro nel 2019, pari al 22,4% del totale nazionale. Nella dinamica dell'ultimo ventennio la Lombardia ha evidenziato una capacità di crescita (+13,3%) decisamente superiore sia a quella media nazionale (4,0%), sia a quella delle regioni del Nord nel loro complesso (+7,4%).

La regione vanta un'eccellenza manifatturiera ed è tra i principali motori economici d'Europa. La forza della regione è ampiamente riconducibile alla dinamicità della sua base produttiva e alla partecipazione al lavoro dei suoi abitanti. La Lombardia esprime il 19,3% dell'occupazione nazionale (oltre 4 milioni di occupati il valore medio nell'intervallo gennaio-settembre 2020).

Per comprendere l'importanza del mercato del lavoro lombardo basti pensare che raccoglie un numero di occupati paragonabile a quello delle 11 regioni più piccole del Paese.

Il tessuto imprenditoriale lombardo si caratterizza inoltre per una notevole propensione all'innovazione.

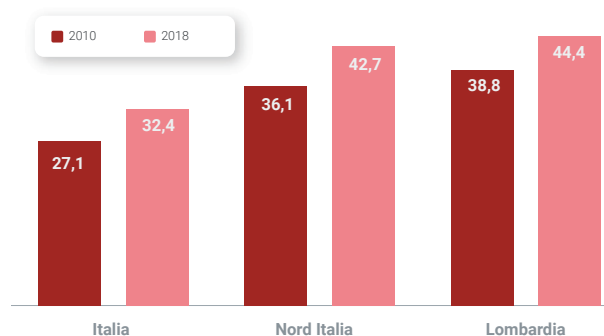
Gli occupati nei settori manifatturieri ad alta tecnologia e nei settori dei servizi a elevata intensità di conoscenza e ad alta tecnologia sono oltre il 5% sul totale degli occupati a fronte di un dato medio nazionale inferiore al 4%. A ciò si aggiunga che delle oltre 12 mila *start-up* innovative operanti in Italia, più di 3.200 (26,7%) sono

localizzate in Lombardia. In particolare, la natalità delle *start-up knowledge-intensive* nella regione è tra le più alte in Europa: nel 2017 il numero di *start-up* innovative ogni 100 mila abitanti era pari a 39 in Lombardia contro le 28 del Baden-Württemberg tedesco. Rispetto al quadro descritto e con riferimento alle dimensioni e alla rilevanza economica della regione, la pandemia legata al Covid-19 e le necessarie misure di contrasto stanno determinando un impatto molto pesante sulla Lombardia.

L'apertura internazionale dell'economia lombarda

In Lombardia opera il 15,8% delle imprese attive italiane, che rappresentano però quasi il 27% dell'*export* del Paese (circa 127 miliardi di euro nel 2019). La sola provincia di Milano realizza un valore dell'*export* paragonabile a quelli dell'intero Piemonte o dell'intera Toscana. La dinamica crescente dell'*export* vede la Lombardia avvicinarsi alle regioni europee più competitive, restando però ancora lontana dagli oltre 200 miliardi di euro di esportazioni del Baden-Württemberg.

Grado di apertura commerciale del comparto manifatturiero (%)*



¹⁰ Fonte: CDP – *L'economia lombarda – Le 5 eccellenze da cui ripartire*, Febbraio 2021

* Nota: l'indice è calcolato come la somma di *export* totale e *import* di beni intermedi del comparto manifatturiero in percentuale sul PIL

Il commercio estero è particolarmente rilevante per il sistema produttivo regionale perché da questo proviene oltre il 40% del fatturato delle imprese manifatturiere, contro meno di un terzo per le corrispettive tedesche.

Il grado di internazionalizzazione dell'economia lombarda e la dislocazione dei principali mercati d'interesse per gli operatori economici del territorio rappresentano indicatori significativi dell'evoluzione della domanda di trasporto aereo originante. Si può notare come la dinamica occorsa nell'ultimo decennio sta spostando l'orizzonte geografico di riferimento delle imprese lombarde verso le aree del mondo a più forte crescita, come testimonia l'incremento fatto segnare - nel periodo 2008-2019 - nei rapporti commerciali con USA (+86,9%) e Cina (+74,8%). La vocazione al commercio estero della Lombardia ben si concilia con le dinamiche post-pandemiche di sviluppo del *cargo*, rendendo la regione un'ottima candidata per trainare la ripresa economica del Paese, anche intercettando le nuove catene del valore locali ed europee, così come si definiranno nei nuovi equilibri post pandemia.

L'economia lombarda nel 2021¹¹

Nel 2021 la crescita della Lombardia ha battuto ogni previsione. Le stime più recenti si attestano al +6,6% rispetto a un 2020 in caduta dell'8,9%. Le stime per il 2022 prevedono un'ulteriore risalita del +4% che, se confermata, permetterà un pieno ritorno sui livelli del 2019.

L'industria lombarda ha dimostrato una migliore *performance* dell'Italia, consolidando il posizionamento dell'attività produttiva oltre i livelli pre-Covid. La produzione manifatturiera in Lombardia ha chiuso il 2021 con una crescita trimestrale sia a livello congiunturale (+2,3% rispetto al trimestre precedente) sia a livello tendenziale (+11,2% su base annua). Nel complesso del 2021 la produzione manifatturiera della Lombardia è cresciuta del +15,6% rispetto al 2020 e del +4,3% rispetto al 2019.

Nel manifatturiero lombardo la maggior parte dei settori registra livelli di produzione superiori a quelli antecedenti la pandemia, con l'eccezione del sistema moda e, più limitatamente, del comparto carta-stampa.

Il 2021 ha visto anche una ripartenza delle iniziative imprenditoriali, più vivace a livello lombardo rispetto al totale nazionale, con 57.177 nuove imprese iscritte ai registri camerali nel 2021 (+19% rispetto al 2020 vs +13,8% in Italia), un numero vicino al picco registrato nel 2019 (58.313, -1,9%).

La *performance* complessiva dell'*export* lombardo nei primi nove mesi del 2021 è stata pari a +4,8% rispetto al pre-Covid. Il traino maggiore all'*export* lombardo viene dai paesi europei (+7,1% a gennaio-settembre 2021 vs +2,3% *extra Ue*). Nel terzo trimestre 2021 il numero di occupati in Lombardia si conferma in aumento (+88 mila rispetto al corrispondente periodo del 2020) per il secondo trimestre consecutivo. Rispetto al trimestre precedente si inverte la tendenza per i disoccupati, in calo (-25 mila), così come gli inattivi (-93 mila). A gennaio 2022 le ore autorizzate di cassa integrazione in Lombardia scendono a 12 milioni, assieme a quello di ottobre 2021 il valore più basso dall'inizio dell'emergenza. In Lombardia il numero di nuove imprese nate nel 2021, pari a 57.177, supera ampiamente la frenata registrata nel 2020 e si avvicina al picco del 2019 (-1,9% vs -5,8% nel complesso dell'Italia). Nel contesto regionale, l'industria milanese nel 2021 ha totalizzato livelli produttivi superiori del +3,9% rispetto al pre-Covid, *performance* solo di poco inferiore al totale della Lombardia (+4,3%). Nel 2021 la natalità delle imprese a Milano ha toccato un nuovo picco, con 24.946 nuove iniziative imprenditoriali (poco meno della metà di tutte le aperture a livello regionale), segnando una crescita del +19,8% rispetto al 2020 e del +0,2% rispetto al 2019. Una vivace *performance* che trova evidenza anche nelle 2.651 *start-up* innovative attive in città (quasi il 20% del totale Italia), +332 nel solo ultimo anno, operanti prevalentemente nell'ICT e nei servizi avanzati.

Il 2022 si apre con valutazioni delle imprese sull'evoluzione a breve dell'economia meno favorevoli rispetto a fine 2021, sia in Lombardia e Italia che in Europa. Nel manifatturiero lombardo e dell'intero Nord-Ovest italiano il clima di fiducia, dopo il picco storico di novembre, è peggiorato nei mesi successivi a causa dell'incremento dei prezzi dell'energia e della grave penuria di scorte di materie prime e semilavorati che mette a rischio l'evasione degli ordini.

¹¹ Assolombarda – Booklet Economia, febbraio 2022

Relazioni con i clienti Aviation

Policy commerciale post-pandemia verso i clienti Aviation

SEA ha formulato una politica commerciale particolarmente incisiva, adottata nelle prime fasi successive allo scoppio della pandemia e finalizzata a favorire la ripartenza dell'aeroporto di Malpensa e il rapido recupero della domanda di traffico e della connettività. Tale *policy* pone una particolare attenzione alla sostenibilità delle strategie da perseguire, favorendo l'offerta di trasporto passeggeri compatibilmente con il rispetto di una soglia massima di impatto sull'ambiente, misurata sulla stessa capacità offerta. La *policy* andrà a coprire il periodo commerciale che va da novembre 2020 a ottobre 2022 e andrà a premiare i vettori determinati ad accelerare in maniera significativa l'offerta di voli sullo scalo di Malpensa. Per quanto riguarda il traffico di breve e medio raggio (quello con la quota più elevata) il requisito essenziale per accedere ai meccanismi di incentivazione previsti da SEA è l'utilizzo di una flotta con un basso impatto acustico, che si attesti su valori di rumorosità media ponderata sullo scalo inferiori a 1,6 decibel per posto offerto su base annua.

Gli obiettivi prioritari oggetto della *policy* sono così determinati:

Lungo raggio

- Recupero entro il biennio della capacità operata ai livelli 2019 e incremento di frequenze sulle rotte operate nel 2019.
- Sviluppo di nuovi collegamenti diretti.
- Estensione del periodo di operazioni delle rotte stagionali (oltre una completa stagione IATA).
- Sviluppo strutturale di collegamenti di breve medio raggio che sostengano flussi di traffico in connessione sistematica con voli di lungo raggio, nell'ambito di *partnership* e accordi di rete su Malpensa.

Breve medio raggio

- Posizionamento di flotta di almeno tre aeromobili incrementali *narrow body* in base a Malpensa con utilizzo prevalente sullo scalo.
- Piani pluriennali di sviluppo sullo scalo per almeno 1 milione di posti offerti (bidirezionali/anno), con tassi di crescita pianificati anno su anno.

Con l'obiettivo di favorire lo sviluppo di collegamenti diretti di lungo raggio e di non incentivare lo sviluppo di traffico indiretto su destinazioni di lungo raggio, vengono esclusi dal perimetro dei piani di incentivazione (in termini di capacità offerta e di passeggeri trasportati) tutti i servizi di breve e medio raggio operati con voli di linea su *hub* con volumi superiori ai 20 milioni annui di passeggeri (misurati al 31 dicembre 2019) e/o rotte che ricadano nell'ambito di accordi di *Joint Venture* su settori di lungo raggio. Vengono esclusi da tale limitazione i vettori che, rientrando nei piani di incentivazione di breve e medio raggio, commercializzano e trasportano sulla rotta esclusivamente traffico *point-to-point*.

Servizi all cargo

- Creazione di nuove basi operative a Malpensa (almeno 1.000 movimenti/anno con aeromobili *all cargo* basati presso lo scalo) o potenziamento dell'attività di basi già esistenti.
- Per i vettori non basati, incremento delle frequenze operate presso lo scalo con voli di lungo raggio su mercati strategici.
- Nuovi vettori operanti voli di lungo raggio su mercati strategici.

PRINCIPALI VETTORI PASSEGGERI OPERANTI SU MALPENSA

Presso l'aeroporto di Malpensa al 31 dicembre 2021 erano presenti 106 compagnie aeree (-7% vs. 2020).

È stata confermata la presenza di tutte le principali alleanze internazionali di vettori:

- *Star Alliance* al 31 dicembre 2021 rappresentava l'11% del traffico passeggeri (12% nel 2020);
- *Sky Team* e *One World* a fine 2021 rappresentavano rispettivamente il 7% e il 4% (13% e 5% nel 2020) del traffico passeggeri di Malpensa.

Al 31 dicembre 2021 lo scalo di Malpensa risultava collegato con 137 destinazioni nazionali e internazionali, il 24% in meno rispetto al 2020 (180). La lista delle prime 10 compagnie aeree, in termini di incidenza percentuale sul numero complessivo di passeggeri vede ancora la preminenza di easyJet, che rappresenta il 29,2% del traffico passeggeri di Malpensa. La compagnia inglese ha confermato il ruolo di Milano quale importante base per l'Europa continentale.

Malpensa - Top 10 vettori passeggeri (% quota traffico)

Vettore	2021	2020	2019
easyJet	29,2	29,4	27,1
Ryanair	20,9	13,2	9,0
Wizz Air	13,6	5,6	2,1
Lufthansa	2,7	4,1	4,8
Vueling Airlines	2,6	2,7	3,6
Neos	2,6	3,3	2,8
Emirates	2,6	2,8	3,3
Turkish Airlines	2,2	1,7	1,7
Air France	1,9	2,0	1,7
Air Europa Lineas Aereas	1,6	1,2	1,1
Altri vettori (*)	20,1	34,0	42,8

(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2019 e 2020 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

Fonte: SEA

PRINCIPALI VETTORI PASSEGGERI OPERANTI SU LINATE

Al 31 dicembre 2021 l'aeroporto di Linate vedeva la presenza di 20 compagnie aeree (15 nel 2019) e risultava collegato con 37 scali, sia nazionali che *intra*-UE. L'attività di Linate è significativamente influenzata dal Gruppo Alitalia, che nel 2021 ha generato il 58,6% del traffico. La tabella evidenzia le prime 10 compagnie aeree, in termini percentuali sul numero complessivo di passeggeri, che hanno operato su Linate nel corso del 2021.

Linate - Top 10 vettori passeggeri (% quota traffico)

Vettore	2021	2020	2019
Gruppo Alitalia/ITA (*)	58,6	73,0	62,7
easyJet	7,4	5,5	8,2
Iberia	4,9	3,8	4,8
Wizz Air	4,8	-	-
Lufthansa	4,3	4,7	4,3
Volotea Airlines	4,1	-	-
Air France	3,5	1,8	2,0
KLM	3,2	0,7	1,0
British Airways	2,9	5,8	8,1
Blue Air	1,4	0,0	0,7
Altri vettori (**)	4,9	4,7	8,2

(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2019 e 2020 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

(**) Alitalia ha sospeso l'operatività il 14 ottobre ed è stata sostituita da ITA operativa dal 15 ottobre 2021

Fonte: SEA

PRINCIPALI VETTORI CARGO

Tra i vettori "all cargo" che operano presso l'aeroporto di Malpensa, al 31 dicembre 2021 si contavano 42 compagnie aeree. Complessivamente i movimenti all cargo (freighters+courier), hanno registrato un aumento dei volumi pari al 45,3%.

Malpensa - Volumi movimentati dai principali vettori cargo (ton)

Vettore	2021	2020	2019
European Air Transport	145.850	62.031	27.317
Cargolux Group	92.188	78.648	82.199
Qatar Airways	61.783	47.913	40.288
Federal Express Corporation	44.818	38.437	36.287
Air China	38.539	16.478	-
ASL	37.546	37.722	17.522
Turkish Airlines	25.859	21.488	19.698
Silk Way Group	23.708	20.938	22.134
Korean Air	19.904	17.858	10.398
Air Bridge Cargo Airlines	17.546	20.636	49.005
Nippon Cargo Airlines	16.718	12.734	18.751
Ethiad Airways	13.105	9.207	867
Asiana Airlines	12.480	16.418	13.859
Cathay Pacific Airways	7.803	10.888	9.268
Altri	99.293	41.014	25.187
Totale attività "all cargo" (*)	657.137	452.410	372.780
Totale attività cargo Malpensa	741.550	511.292	544.978

(*) Il dato è riferito ai volumi movimentati delle sole attività "all cargo"

Fonte: SEA

Il business cargo di Malpensa è distribuito tra un ampio numero di vettori: nel 2021 l'85% del totale merci trasportato risultava spalmato su 14 compagnie aeree. Le crescite più elevate sono state registrate dai vettori European Air Transport con il 135,1% di incremento sul 2020 e da Air China (+133,9% sul 2020), seguono con un incremento più contenuto Etihad Airways pari a 42,3% e Nippon Cargo Airlines pari a 31,3%.

Malpensa - % di merce movimentata dai primi 10 vettori cargo

Vettore	2021	2020	2019
European Air Transport	21,5	12,5	5,1
Cargolux Group	12,4	15,4	15,1
Qatar Airways	10,1	11,9	12,2
Federal Express	6,5	7,5	6,7
Air China International	5,3	3,5	2,8
Asl Airlines Ireland	5,1	7,4	3,3
Turkish Airlines	3,9	4,5	4,7
Etihad Airways	3,9	3,5	1,6
Silk Way West Airlines	3,2	4,1	4,1
Korean Air Ltd	2,7	3,6	2,4
Altri vettori (*)	25,4	26,1	42,0

(*) La quota traffico degli "Altri vettori" per gli anni 2019 e 2020 è variata a causa della modifica dei vettori inclusi nella Top 10.

Fonte: SEA

Relazioni con i clienti Non Aviation

La relazione con il *retail* è un elemento fondamentale nella strategia commerciale di SEA per la migliore valorizzazione possibile dell'offerta nei confronti del consumatore finale. In particolare, all'interno della Direzione commerciale *Non Aviation* il team "*Retail Operations Management*" offre un supporto continuativo ai *tenants* sia nella relazione con le infrastrutture e manutenzioni di scalo per attività di gestione degli *assets* propri e comuni (attività di cantiere, problematiche di primo intervento su guasti, necessità di manutenzioni, tesserini ecc.), sia da un punto di vista di controllo e potenziamento degli indicatori di *performance*, nel raggiungimento di obiettivi comuni. Ciò si sviluppa attraverso contatti frequenti, nonché attraverso una serie di attività quali *brand meeting* semestrali e sopralluoghi settimanali nei punti vendita, con confronti sull'andamento - sia nel *day-by-day* che a livello di *Headquarter* - all'interno di *business review* strutturate e focalizzate sui principali indicatori (*performance*, dati di traffico ecc.).

Policy commerciale post-pandemia verso i clienti Non Aviation

Per supportare i *partner* commerciali colpiti dall'emergenza sanitaria e mitigare gli effetti economico-finanziari della crisi SEA ha adottato una serie di misure di "sollievo" attuate mediante la sottoscrizione di addendum contrattuali, che ridefiniscono in parte e temporaneamente i termini degli accordi originariamente stipulati. In particolare, sono state definite condizioni di maggior favore nei confronti dei *tenant*, quali la sospensione della condizione di minimo garantito e la revisione dei corrispettivi fissi (es. locazione spazi). Dette rinegoziazioni si sono rese necessarie anche a fronte della chiusura temporanea dei *terminal* in cui i *player* operano.

Profilo dei passeggeri

La verifica del profilo dei passeggeri degli aeroporti SEA viene effettuata attraverso rilevazioni a cadenza mensile, in base a quote di campionamento specifiche per i tre *terminal* (Linate, Malpensa T1, Malpensa T2). Il totale dei passeggeri intervistati nel 2021 è stato pari a 4.200. I soggetti da intervistare vengono selezionati secondo una procedura sistematica (uno ogni 10) ai filtri del controllo sicurezza, quindi in partenza.

Tale procedura consente la casualità e la conseguente rappresentatività del campione intervistato per ciascuno dei tre *terminal*. Il controllo del campione rilevato (e la ponderazione dei dati) prevede la verifica delle destinazioni e della quota di passeggeri in transito, *terminal* per *terminal* e per trimestre.

Passeggeri PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEI PASSEGGERI DEGLI SCALI SEA NEL 2021

Numero totale di passeggeri intervistati
4.200

Sistema

Genere maschile	63,5%
Età media	41 anni
Cultura universitaria	59,8%
Residenti in Italia	77,3%
Permanenza media in aeroporto	139 minuti
Motivo di viaggio principale	Lavoro/affari/studio 39,5% 

Fonte: Doxa

Customer Satisfaction

Nel corso del 2020 e del 2021 a causa dell'operatività fortemente eterogenea svolta nel sistema aeroportuale milanese (che ha visto avvicinarsi nel corso dell'anno aperture e chiusure degli scali o singoli *terminal*) le indagini di *customer satisfaction*, sebbene in parte realizzate, hanno restituito risultati parziali e non confrontabili con le precedenti rilevazioni. Pertanto, vista la scarsa significatività di tali dati, SEA ha ritenuto di non darne pubblicazione.

Customer policy post pandemia

La pandemia Covid-19, oltre agli impatti negativi su volumi di traffico, ha significato una completa riconfigurazione dei *terminal*, che ha messo in discussione i tradizionali canoni della qualità e della "*Customer Experience*". Con i volumi di passeggeri ai minimi storici a seguito del Covid-19, SEA ha dovuto apportare dei significativi aggiustamenti operativi e adeguamenti nei *terminal* in base alle disposizioni normative nazionali in materia di misure anti-covid quali variazioni dei *layout* e dei percorsi in aerostazione, riduzione dei servizi commerciali, rivisitazione delle procedure di fruibilità dei fondamentali servizi di natura aeroportuali: *check-in*/imbarchi, riconsegna bagagli, operazioni di *screening* per la sicurezza ecc.

Inoltre, sempre in conformità alle disposizioni normative, si sono implementate le nuove misure per la sicurezza e la salute dei passeggeri e degli operatori, quali: l'incremento delle attività di pulizie e di sanificazione nelle strutture aeroportuali, il controllo della temperatura in entrata al *terminal*, la predisposizione di specifiche procedure per assicurare il distanziamento sociale (es. adesivi a terra "*Keep your distance*"), la riduzione del numero delle sedute disponibili, l'installazione di barriere protettive in *plexiglass* presso tutti i banchi operativi (*check-in*, biglietterie, *gates*, *lost & found*) e infine, l'installazione di *dispenser* in tutte le zone dell'aerostazione per la distribuzione di gel sanificante.

CUSTOMER RELATIONSHIP MANAGEMENT E GESTIONE RECLAMI

Dal 2010 SEA utilizza un'innovativa piattaforma CRM, specificatamente sviluppata per governare la relazione con il cliente passeggero, che presenta peculiarità uniche rispetto a qualsiasi altra realtà di servizio.

Nel 2021 è stata raggiunta quota 5.338.782 di iscritti al CRM SEA (*trend* di nuovi iscritti in leggera crescita rispetto al 2020). Di questi, 27.350 iscritti hanno dato consenso per l'invio di comunicazioni su novità e iniziative aeroportuali, comunicazioni commerciali e questionari di ricerca per conoscere aspettative e valutazioni e per orientare le offerte di servizi aeroportuali.

Per quanto riguarda la segnalazione dei reclami, i canali disponibili sono numerosi:

- sito (www.seamilano.eu - sezione "contatti");
- fax;
- modulo consegnato presso gli *Info desk*;
- lettera.

SEA tratta tutti i reclami e le segnalazioni sui servizi offerti con la massima attenzione e discrezione e si impegna a rispondere nel più breve tempo possibile e comunque entro 28 giorni dalla data di ricevimento della comunicazione. Analogamente alle rilevazioni di qualità, come gestore aeroportuale analizza tutti i reclami (anche se solo per meno di un terzo sono riferiti a servizi o competenze delle società del Gruppo), con lo scopo di affrontare tutti gli elementi di criticità segnalati nel sistema aeroporto. Il sistema di *Customer Relationship Management* facilita da una parte i passeggeri nell'invio dei reclami e dall'altra l'azienda nella loro gestione.

Nel 2021 si sono ricevuti 755 reclami, registrando un lieve aumento rispetto al 2020 (+3%). Molti reclami sono legati all'emergenza Covid-19, in particolare le misure di prevenzione e la regolamentazione in continua evoluzione e specifica ad ogni paese hanno comportato problemi nel controllo della validità della documentazione di viaggio al *check-in* e agli imbarchi. Nel 2021 i reclami relativi ai parcheggi (relativi alle prenotazioni dei parcheggi *on line* non fruite nel 2020) sono in calo

rispetto al 2020 e hanno registrato un andamento in linea con il 2019 grazie a una serie di interventi quali la possibilità di modifica gratuita della data di prenotazione sul sito, il frazionamento del credito in caso di importo diverso con l'emissione automatica di un *voucher* e la polizza di annullamento in caso di mancata partenza.

Classificazione dei reclami per aree tematiche nel 2021(%)

Tipologia	%
Bagagli e <i>lost & found</i>	15
Controlli sicurezza	14
<i>Check-in, imbarco</i>	21
Operativo voli	5
Parcheggi	12
<i>Comfort</i>	7
Informazioni	3
<i>Retail</i>	3
Altro	20

Fonte: SEA

Gestione della supply chain

Iniziative post pandemia

Nel 2021, la necessità di garantire a SEA le attività di recupero del traffico, anche attraverso una ridefinizione di alcuni modelli di gestione delle attività operative, ha comportato una ridefinizione dei modelli di acquisto di SEA, che hanno riguardato la rinegoziazione di molti fra i principali contratti di servizio, secondo un modello flessibile in grado di meglio rispondere alle diverse esigenze connesse all'evoluzione degli scenari di traffico, e hanno anche condotto a un nuovo approccio al mercato, identificando i fornitori come *partner* pur nel rispetto delle previsioni normative.

POLICY DI PURCHASING

SEA considera i fornitori come parte integrante del processo di sostenibilità. Pertanto, nella scelta dei *partner*, attraverso il processo di qualificazione in Albo, oltre a considerare la capacità delle aziende di offrire prodotti o servizi qualitativamente ed economicamente validi, la loro solidità economico-finanziaria e il rispetto degli obblighi normativi nell'esecuzione delle loro attività (tra gli altri il rispetto dei versamenti contributivi ai dipendenti - DURC), vengono valutate anche caratteristiche riferite a parametri di sostenibilità.

L'Albo Fornitori, completamente rivisto sia in termini di processo che di sistema informativo di supporto nel 2018, garantisce un tempestivo aggiornamento delle informazioni sui fornitori e una completa dematerializzazione e informatizzazione del processo. Il processo di qualifica prevede una validità di 3 anni. Per poter consentire al Gruppo SEA di avvalersi di una *supply chain* che contribuisca anche al raggiungimento di uno sviluppo sostenibile, nella revisione del processo di qualifica sono presenti parametri di valutazione, come il possesso di un Bilancio di sostenibilità e specifici riferimenti al tema dei diritti umani (es. parità retributiva; non discriminazione; libertà di associazione e contrattazione collettiva; lavoro minorile) nel Codice di Condotta o nel Codice Etico aziendale. I principali ambiti di valutazione dei fornitori sono:

Ambiente

Sono valutate le certificazioni del sistema di gestione ambientale del potenziale fornitore (quali ISO 14001 o la registrazione EMAS o la ISO 50001) e l'uso di materiali a bassa emissività o a basso consumo energetico nonché le modalità di selezione dei propri fornitori secondo caratteristiche ambientali.

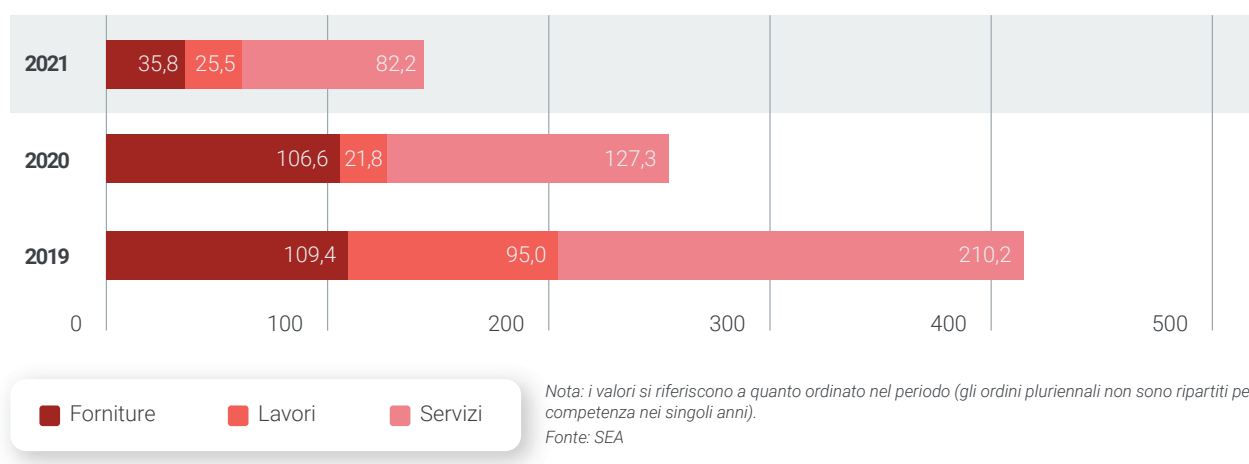
Safety

Sono analizzati il grado di attenzione e la modalità di gestione dei profili di sicurezza tramite la valutazione del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (se certificato ai sensi del D. Lgs. 81/2008, conforme alle Linee guida UNI-INAIL o alla norma OHSAS 18001), la presenza o meno all'interno dell'azienda del Servizio di Prevenzione e Protezione, la presenza di un referente della sicurezza del fornitore, che segua i singoli contratti/commesse, la circostanza di aver beneficiato almeno una volta negli ultimi tre anni della riduzione del tasso INAIL e la presenza di casi di infortunio riportati negli ultimi tre anni.

Responsabilità sociale d'impresa

Il fornitore è valutato sulla base della disponibilità di certificazioni (ISO 9001) e di iniziative aziendali volte a sviluppare un approccio socialmente responsabile alla progettazione e alla gestione del *business*, descritte tramite un proprio Bilancio di Sostenibilità. Particolare attenzione è rivolta alla presenza di politiche aziendali volte al rispetto dei diritti umani. Inoltre, particolare attenzione è prestata ai profili di qualificazione inerenti il modello organizzativo ex D. Lgs. 231/2001, così come l'adozione di un Codice di Condotta/Codice Etico interno aziendale da parte del fornitore.

Valore ordini per tipologia (milioni di euro)



I volumi complessivi di ordinato sono in diminuzione per effetto delle politiche di razionalizzazione dei costi conseguenti alla crisi legata alla pandemia Covid-19.

CLASSIFICAZIONE DEI FORNITORI IN BASE A CRITERI DI CSR

A garanzia dell'efficacia e dell'efficienza del processo, ma anche per assicurarne la necessaria trasparenza e parità di trattamento, l'attività di approvvigionamento è significativamente digitalizzata e dematerializzata. Una parte consistente delle gare è gestita attraverso la piattaforma elettronica di negoziazione del Gruppo, mentre il processo di qualifica di fornitori e iscrizione all'albo è completamente dematerializzato attraverso il portale di qualifica. Grazie a quest'ultimo i potenziali candidati possono gestire *on line* tutte le fasi di qualifica, che vanno dalla presentazione della propria candidatura sino al completamento dell'istruttoria che sfocia nel giudizio da parte di SEA di iscrizione o meno all'albo. Il portale fornitori raccoglie tutte le informazioni in merito ai possibili candidati all'esecuzione dei contratti. La valutazione del fornitore, prodromica alla sua iscrizione, è basata su elementi economici, tecnici e di sostenibilità, specifici per categoria. Su questi stessi elementi, si aggiunge una valutazione a consuntivo - a campione - dell'attività svolta nel caso il fornitore sia risultato aggiudicatario. Il portale fornitori ha un utilizzo esteso a tutte le gare del Gruppo, con l'eccezione delle gare strumentali sopra le soglie di evidenza europea, il cui processo è puntualmente regolato dalla normativa comunitaria.

Al 31 dicembre 2021 i fornitori presenti nell'albo SEA ammontavano a 909. Durante l'anno, si è verificato il primo ciclo di scadenza triennale dell'albo costituito nel 2018: i fornitori in scadenza sono stati pari al 41% di quelli presenti a fine 2020. Il processo di riqualifica del 2021, ha condotto a un miglioramento dei profili di sostenibilità dei fornitori in albo rispetto all'anno precedente.

Profili di sostenibilità dei fornitori in albo al 31 dicembre 2021

Profilo	Qualificati	
Adozione Codice Etico	341	38%
Adesioni convenzioni internazionali	23	3%
Beneficio di riduzione tasso INAIL ultimo triennio	178	20%
Bilancio di Sostenibilità	63	7%
Certificazione Bilancio di Sostenibilità	30	3%
Certificazione EMAS	22	2%
Certificazione ISO 9001	612	67%
Certificazione ISO 14001	288	32%
Certificazione ISO 50001	28	3%
Modello Organizzativo ex D. Lgs. 231/2001	226	25%
Nomina Referente Sicurezza per singoli contratti/commesse	303	33%
Riferimenti Diritti Umani nel Codice Etico	235	26%
Sistema Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro	400	44%

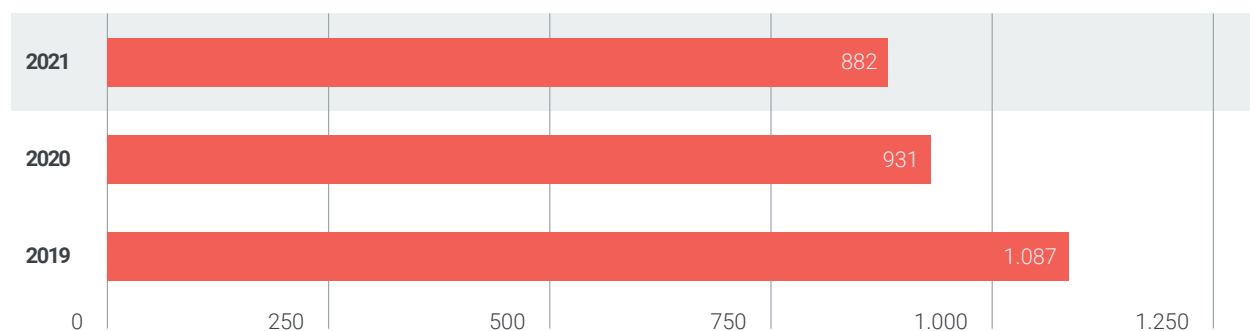
Fonte: SEA

SELEZIONE DEI FORNITORI

Le modalità di selezione dei fornitori affidatari dei contratti variano in funzione dell'appartenenza degli stessi alle seguenti macrocategorie:

- contratti d'appalto riferiti alle attività strumentali definite "core" di valore superiore alle soglie UE, che vengono affidati mediante gara a evidenza pubblica europea, previa pubblicazione di un bando di gara o di un avviso sull'esistenza di un sistema di qualificazione;
- contratti d'appalto "core" di valore inferiore alle soglie UE o contratti d'appalto non riferiti alle attività strumentali di SEA definiti "no core" di qualsiasi importo, che sono disciplinati da apposita "Procedura approvvigionamenti" interna a SEA.

Numero totale aggiudicatari



Nota: per aggiudicatari si intendono i fornitori che hanno eseguito almeno una prestazione nel periodo (anche su ordine d'acquisto già esistente). I dati includono gli incentivi concessi ai vettori.

Fonte: SEA

Con riferimento alle gare pubbliche, la selezione dei concorrenti avviene sulla base dei criteri di qualificazione soggettivi, nonché afferenti la capacità economico-finanziaria e tecnico-professionale degli stessi, nell'osservanza dei vincoli posti dal D. Lgs. 50/16, applicabile a SEA nella parte relativa ai settori speciali, nel pieno rispetto dei principi del Trattato UE. Con riferimento agli affidamenti "core sottosoglia", la procedura interna prevede l'invito di almeno cinque fornitori, tra quelli inclusi nell'Albo Fornitori aziendale, nel rispetto del principio di rotazione e tenendo conto dei requisiti posseduti dagli stessi in relazione alle caratteristiche specifiche del contratto da assegnare. Con riferimento agli affidamenti "no core", la procedura prevede l'invito rivolto ad almeno tre-cinque-sette fornitori, tra quelli inclusi nell'Albo Fornitori aziendale, in relazione a fasce di importo del contratto da assegnare (<100.000, >100.000, >1.000.000 euro), nel rispetto del principio di rotazione e tenendo conto dei requisiti posseduti dagli stessi per le caratteristiche specifiche dell'appalto. Al fornitore affidatario del

contratto, tra i molti vincoli contrattuali qualitativo-prestazionali che è tenuto a osservare, viene richiesto, altresì, di rispettare la procedura SEA relativa al "Sistema di gestione ambientale e dell'energia". Sotto il profilo della salvaguardia delle risorse umane impiegate nell'esecuzione della prestazione contrattuale, viene attuata una puntuale verifica dell'osservanza delle norme in tema di sicurezza del lavoro nell'attività d'impresa, con obbligo di segnalazione ove la stessa sia incorsa in gravi infrazioni e dell'applicazione dei contratti di lavoro di categoria, compresi eventuali accordi integrativi aziendali in vigore per il tempo e nella località di svolgimento della prestazione. Viene poi effettuata, in corso di contratto, la verifica del rispetto dei versamenti contributivi già accertati in fase di qualificazione del fornitore, di aggiudicazione e successiva stipula del contratto (cd. DURC regolare).

Nel 2021, SEA ha introdotto, in tutte le tipologie di gara, specifici parametri di valutazione tecnica legati a indicatori ESG, variabili in funzione del mercato di riferimento. In particolare:

- tutela ambientale e riduzione della *carbon footprint*;
- ottimizzazione energetica;
- utilizzo di prodotti a basso impatto ambientale e significativi tassi di riciclo;
- adesione a principi etici nella gestione della forza lavoro;
- riciclo materiali e relativo riuso;
- logistica con riduzione CO₂;
- utilizzo di imballaggi in materiale riciclato.

Inoltre, in alcune gare strumentali sopra soglia, è stata prevista la sottoscrizione del Patto di Integrità da parte di tutti i partecipanti, in modo da rafforzare ulteriormente la loro adesione ai principi di leale concorrenza e gestione corretta della gara, cui si ispira il Gruppo SEA.

CAPITALE INTELLETTUALE

Risorsa immateriale attraverso cui l'azienda genera competenze e soluzioni innovative funzionali allo sviluppo del proprio business. Abbraccia il livello di dotazione tecnologica che caratterizza i processi organizzativi e operativi e le modalità attraverso cui le competenze interne ed esterne vengono attivate per generare innovazione.

Eccellenza nei processi

Coltivare l'eccellenza significa porsi ogni giorno il problema del ben fatto, frutto di un atteggiamento consapevole verso i propri compiti e ben direzionato verso il conseguimento dei propri e dei comuni obiettivi. SEA punta a collocare i propri processi nell'alveo dell'eccellenza attraverso:

- la coniugazione tra generazione di valore economico e pubblica utilità, mediante la gestione e lo sviluppo di infrastrutture aeroportuali efficienti, funzionali, accessibili e inclusive;
- la subordinazione delle proprie scelte a una attenta valutazione dell'impatto ambientale e l'impegno, anche attraverso programmi di ricerca e *partnership* internazionali, a individuare e progettare soluzioni innovative relativamente alla riduzione del consumo di risorse naturali e alla limitazione delle emissioni;
- l'orientamento all'innovazione, quale modalità elettiva di risposta alla crescente complessità che caratterizza la gestione del *business*, elevando il rischio d'impresa;
- la ricerca di efficienza, intesa come attenzione alla migliore utilizzazione delle risorse aziendali e all'individuazione delle migliori condizioni per l'impiego delle stesse.

Progetti di innovazione

Negli ultimi anni SEA ha avviato una serie di progetti centrati sulla tecnologia digitale quale fattore abilitante dell'incremento di efficacia ed efficienza dei processi operativi e della qualità dei servizi erogati a clienti e passeggeri. Una panoramica dei principali progetti è contenuta nella matrice raffigurata nella pagina seguente.

La collocazione dei progetti all'interno della matrice deriva dall'incrocio tra due variabili caratterizzanti tali progetti: l'*Innovation Reach* - ovvero la portata dell'innovazione - e l'impatto di quest'ultima sul mercato.

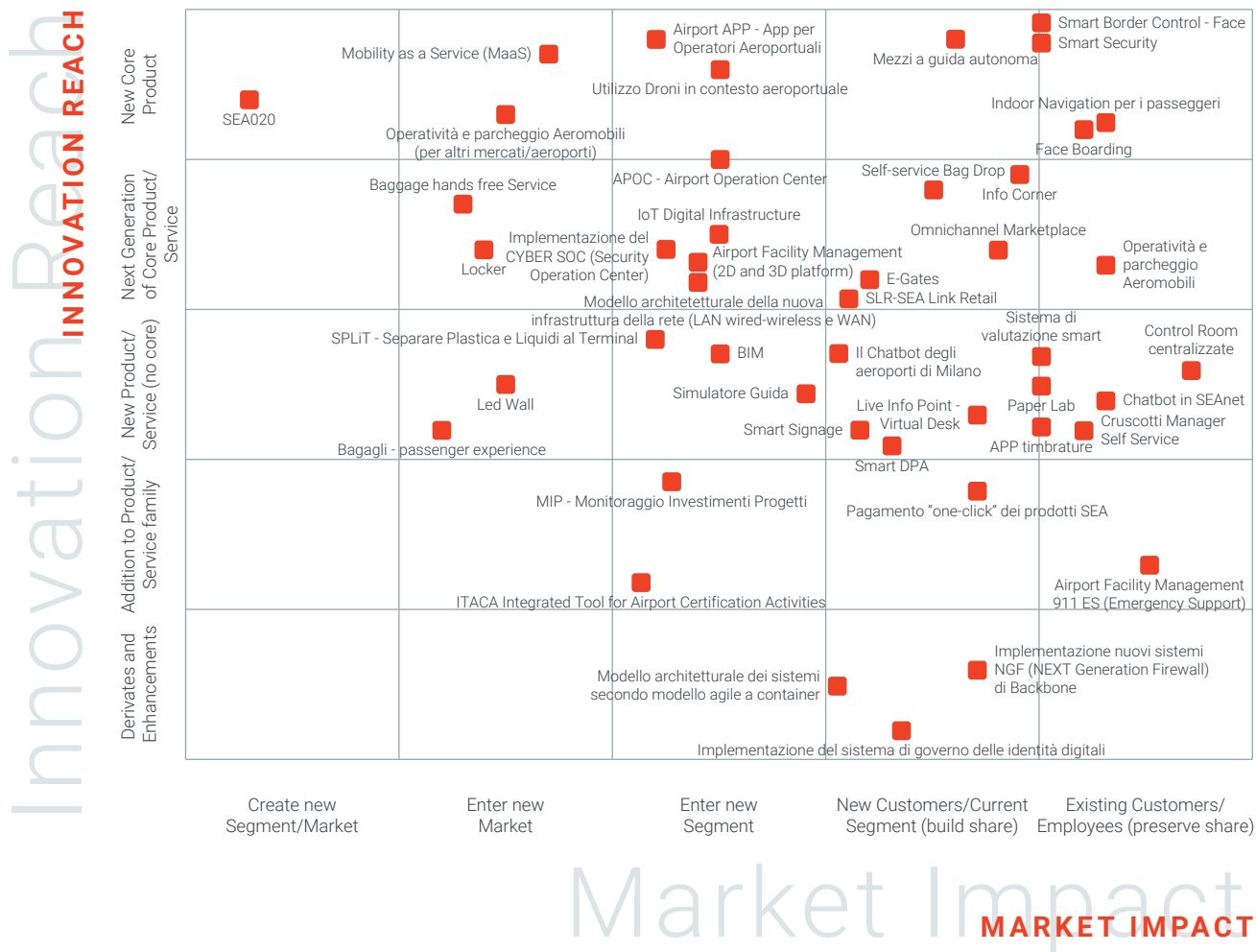
Il primo asse classifica i progetti secondo una progressione che va dai "miglioramenti incrementali" di processi esistenti alla creazione di nuovi prodotti/servizi riferibile al *core business* di SEA, passando per l'ampliamento delle famiglie di prodotti/servizi esistenti, la creazione di nuovi prodotti/servizi *non core* e la realizzazione di prodotti/servizi di prossima generazione.

L'asse dell'impatto sul mercato dispone le iniziative di innovazione, in ordine di rilevanza, partendo da quelle che consentono di preservare la quota di mercato fino a quelle che consentono la creazione di un nuovo segmento o mercato per SEA. Di seguito vengono descritti i principali progetti d'innovazione realizzati o in fase di realizzazione.

INNOVAZIONI PER SAFETY E QUALITÀ DEI SERVIZI AI PASSEGGERI

Particolare attenzione e sviluppo hanno avuto nel 2020 le soluzioni tecnologiche adottate con l'obiettivo di rendere ancora più sicuro e sereno il viaggio del passeggero all'interno dell'aeroporto, garantendogli un'esperienza piacevole, *touchless* - evitando il contatto con superfici - e *seamless*, più fluida con la riduzione degli assembramenti e dei tempi di attesa. Innovazioni che si sono aggiunte e integrate nell'ecosistema digitale, customizzato sulle diverse tipologie di passeggeri. I forti investimenti sul canale digitale hanno portato SEA a proporre oggi una pluralità di servizi ad alto valore aggiunto per i propri clienti. L'isotopia portante dei vari interventi è racchiusa nell'idea di semplicità. Una semplicità che diventa rapidità,

Mappa dei progetti di innovazione in SEA



Fonte: SEA

comodità, piacere di utilizzo. Una semplicità a valore aggiunto che vive nei diversi canali di contatto tra SEA e il passeggero, come nel caso dei *ChatBot* o negli sviluppi relativi agli acquisti *one-click* in ambiente *e-commerce* o all'integrazione del sistema di *way finding* in *app*. L'ecosistema SEA, denominato MADE - *Milan Airport Digital Ecosystem*, rappresenta una piattaforma in continuo sviluppo che permette di progettare e realizzare nuove funzioni o applicazioni. A questo scenario evolutivo, si abbina il ricorso sempre più concreto nell'utilizzo di tecnologie d'avanguardia quali il riconoscimento biometrico.

Smart Gates

A Linate nel 2021 sono stati incrementati gli *scanner* basati sulla tecnologia TAC per migliorare l'efficacia e l'efficienza delle operazioni di *security* e ridurre i tempi di attesa ai varchi di sicurezza. Le nuove macchine EDS CB (*Explosive Detection System Cabin Baggage*) per il controllo dei bagagli a mano consentono al passeggero di evitare di aprire il bagaglio per estrarre liquidi, creme e apparati elettronici. I varchi di sicurezza sono stati dotati anche della tecnologia SAMD (*Shoes Analyzer Metal Detector*) che evitano, tra l'altro, ai passeggeri il disagio di dover togliere le scarpe. La nuova tecnologia è in grado di offrire un aumento dell'efficacia dei controlli di sicurezza, grazie al riconoscimento automatico degli esplosivi attraverso delle immagini in 3D, riducendo pertanto i tempi necessari al controllo. A fronte di una maggiore efficacia dal punto di vista della *security*, diminuiscono i tempi di attesa e le possibilità che si creino assembramenti. Inoltre, le vaschette utilizzate per depositare i bagagli a mano vengono poi sanificate, dopo ogni utilizzo, con l'impiego di lampade UVC installate nella linea di ritorno.

Linate è il primo aeroporto italiano a adottare questi controlli su tutti i passeggeri in partenza.

Rivestimenti anti Covid-19 in rame

Là dove non si può rendere l'aeroporto *touchless* sono state utilizzate soluzioni innovative per contrastare il rischio del contagio. SEA sta infatti realizzando un progetto pilota, in collaborazione con la società Kme Italy, per utilizzare i prodotti saCup, una linea certificata di rivestimenti antivirali in rame e ottone, metalli noti per le loro proprietà antivirali e antibatteriche. Nel 2021 tutte le superfici a maggior contatto dei passeggeri nello scalo di Linate - corrimano, maniglie dei carrelli porta bagagli e sostegni nei Cobus - sono state rivestite in rame. L'Istituto di Virologia dell'Università di Pisa ha certificato che in 60 minuti la carica virale del virus viene neutralizzata al 100% e in soli 10 minuti viene già abbattuta del 90%.

Smart toilet

"No need to knock" è il sistema automatizzato, implementato a Malpensa e in fase di introduzione a Linate, che consente la gestione del flusso di accesso dei passeggeri ai servizi igienici. È composto da sensori che rilevano il numero di transiti e l'occupazione in tempo reale, resi visibili attraverso dei *monitor* posizionati all'ingresso di ogni gruppo di bagni. I *monitor* indicano se è possibile entrare o se viceversa è necessario attendere il proprio turno. Questo sistema di *Smart Toilet* consente anche di ottimizzare la gestione delle pulizie e della manutenzione delle *toilette*.

E-Gates

Il sistema *e-Gates* si basa sulla lettura dei dati biometrici estratti dal passaporto elettronico. Per ottimizzare i controlli di frontiera nelle aree partenze e arrivi di Linate e Malpensa sono stati affiancati, ai controlli di Polizia manuali, dei varchi automatici che, interrogando in tempo reale le banche dati delle autorità, verificano identità e fattori di rischio dei cittadini europei. A completamento dei controlli su documento e persona, ai passeggeri viene concesso l'attraversamento della frontiera solo quando il punteggio del "*face match*" tra la fotografia archiviata nel *chip* del passaporto e l'immagine "*live*" del soggetto ripreso nel varco raggiunge la soglia minima impostata. Il sistema *e-Gates* è conforme alle direttive condivise dalla Direzione Centrale Immigrazione e della Polizia di Frontiera (Ministero degli Interni) e in armonia con le linee guida dell'Agenzia Europea FRONTEX.

Face Boarding

Face Boarding è un progetto sperimentale che consente ai passeggeri di Linate di effettuare i passaggi di

sicurezza e d'imbarco attraverso un innovativo sistema di riconoscimento facciale. La nuova tecnologia permetterà di smaltire le code e velocizzare i tempi e le modalità di imbarco. Non è più necessario, infatti, esibire il passaporto e la carta di imbarco ai diversi *check point* presenti all'interno dell'aeroporto, ma si può procedere in modo più fluido ed efficiente semplicemente mostrando il proprio viso. I viaggiatori possono in ogni caso sempre scegliere liberamente se utilizzare o meno il nuovo sistema e avere la possibilità di effettuare i controlli in modo tradizionale. *Face Boarding* è stato attivo, in fase sperimentale, fino al 31 dicembre 2020, per passeggeri aventi specifiche caratteristiche che si imbarcano su voli Alitalia della tratta Milano Linate-Roma Fiumicino. I nuovi *scanner* biometrici operano nel pieno rispetto della *privacy* e i dati acquisiti vengono archiviati per un anno e non vengono utilizzati per fini commerciali. Non viene memorizzata alcuna foto dei viaggiatori. Il sistema rileva temporaneamente solo i contorni biometrici del volto che sono utilizzati per il riconoscimento del passeggero. In fase di rilascio anche una *app* per dispositivi Android e iOS - che si integrerà con il sistema *Face Boarding* - dove poter caricare le proprie carte d'imbarco snellendo ulteriormente le procedure. Questa innovazione tecnologica si integra nel processo di *re-styling* dell'aeroporto che punta a realizzare un *city airport* totalmente rinnovato e in grado di accogliere con le migliori tecnologie i milioni di viaggiatori che ogni anno transitano dal capoluogo lombardo.

ChatBot

La vocazione a innovare costantemente gli strumenti di comunicazione verso i passeggeri ha portato SEA a lanciare un proprio *ChatBot*. Il *ChatBot* è un assistente virtuale in grado di conversare simulando l'interazione umana 24 ore al giorno, 7 giorni su 7 tramite diverse piattaforme. Utilizzando il *ChatBot* è possibile, conversando in linguaggio naturale, scoprire l'offerta di ristoranti e negozi, controllare lo status del volo e riceverne continui aggiornamenti, consultare le FAQ relative per esempio al poter viaggiare con animali, alla tipologia del bagaglio a mano, al trasporto di liquidi o alle necessità dei Passeggeri a Ridotta Mobilità e tanto altro. Si può inoltre consultare il saldo punti, lo storico acquisti o richiedere un premio del programma *Loyalty ViaMilano Program*. Nel 2021 il *ChatBot di Milan Airports* continua a performare con ottimi risultati, nonostante il calo drastico dei voli, assistendo i passeggeri nella loro esperienza aeroportuale, prima, durante e dopo il viaggio. Il *rate* di gradimento si mantiene alto e cresce rispetto al 2020 (4,14/5 su 13.525 *ratings*), così come l'utilizzo per *topic* di primaria importanza per i viaggiatori quali le info

volò (42% utenti unici), Covid-19 (37%), FAQ (5%) e richiesta Supporto Operatore (4%). La lingua più utilizzata rimane l'italiano al 77%, secondo l'inglese al 21%. Nel 2021 sono stati registrati i seguenti dati per tipologia di canale:

FACEBOOK	GOOGLE VOCAL ASSISTANT	WIDGET BROWSER	APPLE BUSINESS CHAT
288.056 messaggi	160.931 messaggi	537.921 messaggi	272.779 messaggi
16.079 utenti unici	6.846 utenti unici	82.560 utenti unici	15.714 utenti unici

Nel 2021 è stato pubblicato un nuovo *ChatBot* dedicato al sito Milano Malpensa Boutique, disponibile da *browser* e attivabile direttamente durante la navigazione del portale. Questo canale risponde alle domande relative solo a questo tema e con una struttura diversa da quanto già sviluppato. Nel 2022 è prevista la pubblicazione di un altro *ChatBot* che risponderà esclusivamente a quesiti inerenti al mondo *e-Commerce* e che vivrà integrato nel nuovo sito *Milan Airports Store*.

Strategia IoT e Indoor navigation

Uno dei progetti più rilevanti e qualificanti della strategia *digital* dei prossimi anni è la digitalizzazione dello spazio fisico delle infrastrutture aeroportuali SEA grazie all'adozione di nuove tecnologie, proprie dell'ambito IoT, capaci di massimizzare l'interazione con i passeggeri/operatori degli aeroporti. È stata implementata una piattaforma capace di gestire in maniera centralizzata la sensoristica installata negli aeroporti (es. *Wi-fi*, telecamere e *beacon*) e di mettere a disposizione dell'azienda le informazioni raccolte per lo sviluppo di applicazioni verticali ad alto valore aggiunto. I *Big Data* così raccolti potranno essere utilizzati per sviluppare applicazioni in ambito B2C, B2B e Operations come ad esempio: *advertising* mirato in base alla posizione dell'utente (*Marketing* di prossimità), creazione di modelli predittivi in ambito *security e operations, indoor navigation*, mappe di calore delle presenze in aeroporto *real time*, ecc.

Nel 2021, a causa della pandemia Covid-19, le sperimentazioni delle applicazioni sopra previste sul *Terminal 1* di Malpensa, non sono state implementate.

Virtual Desk

Sistema in grado di effettuare assistenza ai passeggeri tramite la telepresenza degli operatori aeroportuali addetti ai banchi informazioni. L'obiettivo è presidiare in modo più continuativo e distribuito i banchi informazioni presenti negli aeroporti di Linate e Malpensa, aumentando la possibilità di contatto ai passeggeri e ai clienti SEA, riducendo il rapporto n. addetti/n. posizioni presidiate ovvero n. ore lavorate addetti/n. ore di disponibilità del servizio. Rappresenta una ulteriore soluzione *touchless* in quanto un passeggero può ottenere informazioni e parlare in video con un operatore reale ma che interagisce da una posizione remotizzata.

Pagamento One-Click

In linea con i nuovi *trend* di innovazione tecnologica, sono stati introdotti nuovi strumenti di pagamento *one-click*. Le nuove modalità di pagamento impatteranno sia gli acquisti del sito *e-commerce* sia gli acquisti negli spazi fisici dell'aeroporto.

Mobility as a Service (MaaS)

MaaS è l'acronimo (*Mobility as a Service*) che definisce un nuovo modo di intendere la mobilità e la personalizzazione del viaggio che diviene intermodale, multimodale, integrato, *real time* e su misura del singolo utente. Il sistema si compone di un algoritmo (non proprietario SEA) di calcolo del percorso tramite mezzi pubblici e privati (su strada e rotaia), ottimizzato e personalizzato per SEA. La base dati su cui si appoggia l'algoritmo è composta da più di 20 compagnie di trasporto che operano nell'intorno degli aeroporti milanesi. I dati sono costantemente aggiornati tramite interfacce dirette verso le aziende di trasporto o, laddove impossibile, manualmente. L'algoritmo viene interrogato dal sistema di visualizzazione percorsi, di cui SEA è proprietaria, installato su tutti i portali SEA. Il sistema prevede l'inserimento di una destinazione o partenza e la scelta di un aeroporto dal quale partire o presso il quale arrivare, rappresentando su mappa i percorsi disponibili, filtrabili in base alle necessità dell'utente.

Self-service Bag Drop

Soluzione *self-service* che permette al passeggero in piena autonomia di spedire il bagaglio da stiva mediante

chioschi collegati al sistema di smistamento bagagli. Rappresenta una delle tecnologie aeroportuali più innovative, integrando funzionalità di riconoscimento biometrico e tutte le tecnologie *touchless*. Il sistema, integrato con l'impianto di smistamento bagagli, permette un'esperienza più veloce per i passeggeri, favorendo anche gli aspetti di social *distancing*. A Linate il sistema dispone di un'applicazione aggiuntiva che consente di effettuare tutte le operazioni direttamente dallo schermo del proprio *smartphone*, offrendo al passeggero un'esperienza completamente *touchless*.

App

L'app *Milan Airports* è disponibile per tutti i dispositivi *Apple* e *Android* in tre lingue: italiano, inglese e cinese. Numerose sono le funzionalità esclusive:

- *Tracking* del volo in tempo reale
- *Link* diretto al nostro canale *ChatBot* in *Facebook Messenger*
- Esperienza di acquisto dedicata e *ticket paperless*
- Elenco completo ristoranti e negozi
- Informazioni utili di diversa tipologia
- Servizi dedicati ai PRM.

Nel 2021 l'app *Milan Airports* vivrà in una nuova veste. SEA ha iniziato un processo di completo *restyling* grafico e concettuale in vista di un posizionamento naturale tra le migliori *app* aeroportuali. *E-commerce* integrato

one-click ed esperienza unica di navigazione saranno i punti forti di questa nuova *app*.

WI-FI

Dal 2019 SEA ha migliorato il servizio di connessione *wi-fi* presente negli scali di Linate e Malpensa. Con la nuova connessione *wireless* i passeggeri possono navigare gratuitamente, senza limiti di tempo e ad alta velocità accedendo alla piattaforma con un semplice *click*. L'accesso immediato e multilingua, privo di *login*, consente ai passeggeri di poter comunicare velocemente con i propri cari e ricercare informazioni sui mezzi di trasporti, sulla città di Milano e molto altro ancora. La capillarità del servizio *wi-fi* e la capacità di banda è stata ulteriormente incrementata arrivando a una capacità pari a 20Mb; ciò permette una navigazione veloce e la possibilità anche di accedere a applicazioni e servizi multimediali.

Led Wall

Installazione a effetto scenografico di pannelli a diodi led di grandi dimensioni in grado di creare un'esperienza immersiva, attraverso la pubblicazione di contenuti studiati ad hoc per l'intrattenimento del passeggero..

Website

Il *network* di siti SEA annovera 17 siti, che si possono raggruppare in 4 grandi macro-aree:

Aeroporti

MilanoMalpensa-airport
MilanoLinate-airport
MilanoMalpensaCargo
MilanoLinate-Prime

Brand e servizi

FlyViamilano
ViamilanoParking
ViamilanoProgram
Boutique.Milanairports
Area10Minuti
FamilyFriendlyAirport

E-commerce

ViaMilanoEshop
ParkWing
SeaParking
ClubSEA
White label (ie EasyJet)

Corporate

SeaMilano
Sea-energia

Grazie a questo sviluppo SEA può contare sui seguenti utenti unici e pagine viste:

Sito	Pagine viste	Var % 2021vs2020	Sessioni	Var % 2021vs2020
Malpensa	13.424.869	14%	4.314.426	10%
Linate	4.451.223	69%	1.478.849	54%
eCommerce Milan Airports	3.799.733	103%	1.222.552	85%
ViaMilano Parking	382.999	20%	198.427	27%
Milan Airports	398.898	-38%	268.140	-1%
eCommerce Parkwing	190.479	29%	40.220	34%
Club SEA	13.878	60%	9.107	71%

I dati di traffico relativi al 2021 registrano una crescita di tutti i siti dedicati ai passeggeri, a eccezione di *Milan Airports*, il portale dedicato perlopiù al *target* straniero.

Nel 2021 la sezione dedicata al tema Covid-19 si conferma tra le più visitate dei portali di scalo, raggiungendo per il sito di Malpensa il 10% del totale delle pagine viste. Per quanto riguarda la fruizione da dispositivi *mobile* (cellulare e *tablet*) il 68% degli utenti dei nostri portali accede attraverso questi dispositivi.

Green Innovation

SEA è presente da tempo e attivamente all'interno dell'*Environmental Strategy Committee* e del *Technical and Operational Safety Committee* di ACI Europe, l'associazione europea degli aeroporti, prendendo parte anche a specifici gruppi di lavoro su temi ambientali di particolare impatto (rumore aeronautico). È inoltre *partner* del network NETLIPSE (*NETwork for the dissemination of knowledge on management and organization of Large Infrastructure Projects in Europe*). In questi anni è stata rafforzata la presenza in campo europeo, promuovendo *partnership* progettuali con primari soggetti aeroportuali, territoriali e scientifici incentrati sulla gestione energetica, la gestione delle acque e l'evoluzione delle filosofie e delle procedure di manutenzione nonché dei sistemi di controllo dell'infrastruttura aeroportuale. Ciò contribuisce ad alimentare la necessaria dimensione internazionale di scambio e confronto delle *best practices* sulla gestione delle problematiche ambientali.

OLGA (HOLystic Green Airports)

È un progetto che risponde alla sfida della riduzione dell'impatto ambientale degli aeroporti e delle attività correlate al trasporto aereo nel suo complesso. L'ambizione del progetto è quella di accelerare la realizzazione di aeroporti sostenibili, cogliendo anche l'opportunità dell'eccezionale "vetrina" offerta dai giochi olimpici che si disputeranno prima a Parigi (nel 2024) e poi a Milano-Cortina (nel 2026) per dimostrare le iniziative sviluppate nel corso del progetto stesso. Il consorzio è guidato da Aéroport de Paris nel ruolo di "*lighthouse*", mentre SEA partecipa con l'aeroporto di Malpensa nel ruolo di "*fellows*", insieme agli aeroporti di Zagabria e Cluj. Le iniziative che saranno sviluppate a Malpensa nell'ambito di OLGA, quelle ricomprese nel *Work Package "Transport Landside, access and multimodal"* per rendere maggiormente sostenibile l'accessibilità all'aeroporto e favorire l'intermodalità del trasporto passeggeri e merci sono quattro:

- connessioni *low-carbon* tra aeroporti e città: verrà effettuato uno studio sulla domanda di trasporto attesa in vista dei giochi olimpici di Milano-Cortina 2026 e sulle possibili nuove connessioni sostenibili attivabili tra l'aeroporto di Malpensa - *gate* intercontinentale di accesso per l'evento - e le *venues* dei giochi. Il progetto prevede anche lo *showcase* di un servizio di bus elettrico - alimentato con l'idrogeno *green* prodotto a Malpensa - che collegherà l'aeroporto con una delle sedi dei giochi;
- evoluzione del MaaS per i giochi olimpici di Milano-Cortina 2026: lo strumento sviluppato da SEA per la pianificazione degli spostamenti da/per gli aeroporti di Milano verrà ulteriormente integrato con una sezione dedicata ai giochi Olimpici, che fornirà ai passeggeri tutte le soluzioni di trasporto - anche intermodali e *green* - disponibili per raggiungere le *venues* olimpiche da Malpensa (e viceversa);
- ottimizzazione della capacità di trasporto merci su gomma da/per l'aeroporto: verrà sviluppato un sistema IT che consentirà agli autotrasportatori di "condividere" la capacità residua dei propri mezzi per il trasporto delle merci da/per Malpensa; questa ottimizzazione della capacità permetterà di ridurre i flussi di traffico dei mezzi pesanti sulla viabilità che affrisce all'aeroporto e, di conseguenza, anche le emissioni di CO₂;
- trasporto merci via treno tra l'aeroporto e il centro città: il progetto SPOT "*Smart Parcels On Train*" consentirà il rapido trasporto di piccoli colli da Malpensa a Cadorna (e viceversa) con il Malpensa Express, utilizzando le corse passeggeri esistenti. Il servizio di consegna sarà rapido e affidabile, poiché non risentirà dei problemi di congestione che caratterizzano il trasporto su gomma e potrà sfruttare le corse esistenti, effettuate ogni 30 minuti in entrambe le direzioni, con un tempo di percorrenza di 37 minuti. Ciò contribuirà, inoltre, alla riduzione del numero di mezzi pesanti su strada e delle relative emissioni.

ClimOp: Climate assessment of innovative mitigation strategies towards Operational improvements in Aviation

Il progetto ha una durata di 42 mesi con l'obiettivo di valutare, definire e supportare l'implementazione di strategie di mitigazione necessarie a promuovere e attuare gli *operational improvement* individuati, al fine di minimizzare gli effetti negativi del trasporto aereo sui cambiamenti climatici. SEA è impegnata nella seconda fase del progetto, durante la quale verrà effettuata

un'analisi completa della catena di implementazione delle *mitigation strategies* individuate e, in base all'impatto che gli *operational improvement* selezionati potranno avere sui cambiamenti climatici, verrà definito il secondo set di *operational improvement* da utilizzare per definire le strategie di mitigazione da fornire, sotto forma di *recommendation*, agli *stakeholder* individuati.

Partnership Projects

SEA, oltre ad impegnarsi a raggiungere lo "zero netto" al 2030 per quanto riguarda le emissioni di CO₂ sotto il proprio diretto controllo, intende svolgere un ruolo di "abilitatore" del processo di decarbonizzazione del trasporto aereo, sia nel medio che nel lungo termine. In tal senso sono stati formalizzati tre accordi di *partnership*: con Eni per quanto riguarda la distribuzione di SAF (*Sustainable Aviation Fuel*), con Airbus per la individuazione delle attività di supporto alla futura alimentazione degli aeromobili con l'idrogeno e infine con Skyports per lo sviluppo della mobilità aerea urbana a basso impatto ambientale.

Accordo SEA – Eni per la distribuzione di Sustainable Aviation Fuel

SEA Prime ha effettuato a fine 2021 il primo rifornimento, sullo scalo di Linate Prime, di "Jet A1 + Eni SAF", un carburante "sostenibile", a basso impatto ambientale, prodotto da Eni. La quota bio presente nel prodotto consente una riduzione di GHG superiore al 90% rispetto allo *standard* di riferimento del mix fossile.

Milano Linate Prime è divenuto così il primo scalo italiano di *business aviation* - e uno tra i primi in Europa - a offrire SAF, contribuendo al percorso di decarbonizzazione del settore della *business aviation* globale. È obiettivo di SEA Prime rendere la fornitura di SAF ampiamente disponibile a tutti gli operatori di *business aviation* a Milano Prime nei prossimi mesi. L'intesa con Eni si è poi estesa all'utilizzo di SAF anche per i voli commerciali, nonché per la fornitura di biocarburante idrogenato HVO puro (*Hydrotreated Vegetable Oil*) per la movimentazione dei mezzi a terra e un programma di sviluppo congiunto di servizi di *smart mobility*. Prodotti e servizi idonei a sostenere sia la riduzione delle emissioni legate alle operazioni aeroportuali (scope 1 e 2) che la decarbonizzazione del trasporto aereo e terrestre degli scali (scope 3). Eni è il secondo produttore di biocarburanti HVO in Europa, grazie alla tecnologia proprietaria Ecofining™, che consente anche di produrre carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF) da materie prime di origine vegetale e di scarto.

Accordo SEA – Airbus per la distribuzione di idrogeno

Airbus ha annunciato una ambiziosa strategia per de-carbonizzare l'industria del trasporto aereo, in cui gioca un ruolo fondamentale il progetto "ZEROe", che sta sviluppando le tecnologie a zero emissioni per futuri aeromobili. L'idrogeno è una delle tecnologie a emissioni zero più promettenti per ridurre l'impatto climatico dell'aviazione e gli aeroporti svolgono un ruolo chiave nel consentire la transizione verso un ecosistema dell'aviazione a emissioni zero. Le due società intendono pertanto unire le rispettive competenze per supportare la decarbonizzazione del trasporto aereo sfruttando le opportunità che l'idrogeno potrà garantire. Secondo le previsioni, nel 2035, Airbus produrrà i primi aerei alimentati a idrogeno. Tali previsioni implicano necessariamente anche un'accelerazione da parte degli aeroporti dello studio e della realizzazione di impianti per rifornire i nuovi aerei. Gli aeroporti di Milano hanno accolto la sfida e faranno da apripista in Europa, preparandosi ad accogliere gli aerei di nuova generazione. L'accordo dell'8 febbraio 2022 riguarderà una serie di studi di fattibilità finalizzati, nel breve periodo, allo sviluppo di un *hub* per il rifornimento di idrogeno per uso non aeronautico, nonché allo sviluppo di infrastrutture per l'uso di idrogeno nell'aviazione nel lungo periodo.

Innovazione per l'ecosistema aeroportuale

SATIE: Security of Air Transport Infrastructure Europe

Il progetto, di durata biennale, ha l'obiettivo di costruire un *security toolkit* che rafforzi la resilienza agli attacchi *cyber* e fisici negli aeroporti europei, garantendo al contempo la protezione di sistemi critici, infrastrutture, dati sensibili e passeggeri, aprendo la strada a una nuova generazione di *Security Operation Center* (SOC) che potranno essere inclusi in una politica di sicurezza aeroportuale completa. Il progetto si è concluso nell'ottobre 2021 con una demo che ha mostrato il funzionamento e l'utilizzo pratico della soluzione in caso di attacchi *cyber* e fisici ai sistemi operativi e di gestione dei processi aeroportuali con una valutazione molto positiva da parte della Commissione Europea alle attività svolte da SEA.

FENIX: European FEDerated Network of Information eXchange in Logistics.

Il progetto, di durata triennale, ha l'obiettivo di costruire una federazione di piattaforme, e strumenti avanzati

di gestione intelligente della catena di approvvigionamento e di gestione multimodale del Corridoio TEN-T che possono essere utilizzati dai vari attori dello stesso Corridoio per ottimizzare le loro operazioni. Nel corso del 2021 hanno avuto inizio le attività operative per la progettazione delle soluzioni ICT e per lo sviluppo delle APP a esse collegate che consentiranno l'implementazione del *Pilot Site* e lo studio delle modalità di inserimento dell'Ecosistema *Cargo* Malpensa nell'architettura federata FENIX.

ORCHESTRA (Coordinating and synchronising multimodal transport improving road, rail, water and air transport through increased automation and user involvement)

Il progetto, di durata triennale, ha l'obiettivo di fornire ai *policy maker* europei, alle autorità pubbliche, agli attori del settore dei trasporti e ai cittadini conoscenze e strumenti tecnici e organizzativi che favoriscano il coordinamento delle operazioni all'interno e attraverso i vari modi di trasporto, contribuendo a migliorare la sicurezza, l'accessibilità e a ridurre le emissioni inquinanti. Tra le varie attività in cui il progetto si articola, SEA è coinvolta in particolare nell'*Italian Living Lab*, un laboratorio in cui verranno implementati *use case* reali sull'intermodalità ferro-aria, con lo scopo di testare e validare le soluzioni e gli strumenti sviluppati nel corso del progetto. Tali strumenti ambiscono a consentire l'integrazione e la condivisione di informazioni e dati sul traffico aereo, sui flussi di traffico stradale e ferroviario e sullo stato della rete di accesso all'aeroporto in un unico ecosistema (il *Multimodal Traffic Management Ecosystem*), al fine di consentire a tutti gli operatori coinvolti una gestione coordinata ed efficiente dei flussi e una maggiore resilienza nel caso di eventi critici inaspettati. Il progetto è costituito da 16 *partner* (nei settori del trasporto persone, merci, università, ricerca, ICT) di 8 Paesi europei.

PASS4CORE

Progetto che programma lo sviluppo e il miglioramento di una rete di parcheggi sicuri e protetti per mezzi pesanti lungo la rete stradale italiana. In particolare, per quanto riguarda SEA, l'obiettivo è la realizzazione, presso la *Cargo City* di Malpensa, di una nuova area destinata a soddisfare varie richieste espresse dagli autotrasportatori. È stato firmato il *Grant Agreement* tra l'Agenzia INEA (*Innovation and Networks Executive Agency*) e i diversi *partner* (5 interporti, 1 aeroporto - Malpensa - 2 concessionarie autostradali e 3 operatori privati) e nel 2021 si è svolto il *Kick-off meeting* ufficiale.

MXP-NLINE

In partnership con FERROVIENORD, prevede il collegamento di Malpensa *Terminal 2* con la linea ferroviaria RFI del Sempione. I lavori di competenza SEA saranno avviati nel 2022 e si concluderanno a giugno 2024.

MILAN EAST HUB GATE

In *partnership* con Comune di Milano/Comune di Segrate/RFI, relativo al progetto di Fattibilità Tecnica Economica (FTE) della nuova stazione di Alta Velocità sulla linea RFI a Segrate e del prolungamento della linea metropolitana M4 per collegare l'aeroporto di Linate alla nuova stazione. È prevista la conclusione per il 30 giugno 2022, mentre sono stimati quattro anni per i lavori relativi all'apertura della tratta.

ITAIR ISAC

Il progetto coordinato da ASSAEROPORTI e in *partnership* con Aeroporti di Bergamo, Torino, Bologna, ENAV e IDS AirNav, prevede il miglioramento delle capacità informatiche degli operatori aeroportuali italiani attraverso la creazione di un Centro di Analisi per la condivisione delle informazioni.

Airport Community app

Applicazione per dispositivi mobili dedicata al personale aeroportuale. Gli operatori di alcune funzioni SEA (in particolare *Operations* e *Customer Care* vengono connessi con i dipendenti di tutte le società operanti negli aeroporti (*handler*, *retailer* e vettori) per una più rapida ed efficace consultazione dei dati dei rispettivi sistemi. L'applicazione offre agli utenti abilitati aggiornamenti in tempo reale sull'operatività dello scalo e sulle relative criticità, permettendo a chiunque sia impiegato nelle attività operative di prendere decisioni ed effettuare interventi. Permette agli *handler* di consultare e gestire le informazioni di pertinenza del sistema A-CDM e di inserire informazioni utili a monitorare l'avanzamento delle operazioni di loro competenza, consentendo al Coordinamento di Scalo di intervenire proattivamente in caso di inefficienze.

Digital Signage

Digital Signage è una forma di comunicazione di prossimità sul punto vendita, in spazi pubblici aperti o all'interno di edifici - come segnaletica o cartellonistica digitale, *videoposter*, filmati multimediali - i cui contenuti vengono mostrati ai destinatari attraverso schermi elettronici

(*ledwall-videowall* o videoproiettori). L'infrastruttura di rete SEA permette la distribuzione di segnali multimediali in versione "filmato video" (come avviene presso la "Porta di Milano" al *Terminal 1* di Malpensa), oppure "contenuti televisivi" (come avviene su tutti i *monitor* delle sale VIP aeroportuali).

Airport Facility Management (2D and 3D platform)

Piattaforma per la gestione dell'infrastruttura di cablaggio strutturato, del patrimonio immobiliare e dell'*asset management*, geolocalizzata con rappresentazione 2D and 3D, fruibile su *Intranet/Web/Cloud* in modalità *multi-device* (*PC/Tablet/Smartphone*). La piattaforma permette di avere una rappresentazione digitale dei *building* aeroportuale con viste tematiche rispetto agli oggetti e agli impianti georeferenziati. Questo permette minori tempi di intervento progettuale e riduce al minimo la necessità di effettuare sopralluoghi fisici.

Airport Facility Management (Emergency and Maintenance Support)

Applicazione Integrata AFM per la gestione degli eventi correlati alla *Safety Aeroportuale* e scaturiti da allarmi dei sistemi di monitoraggio degli impianti e/o segnalazioni ricevute dalle *Control Room* della *Security*. Il sistema permette di geolocalizzare il luogo dell'evento, informare i vari referenti con comunicazione diretta, supportare chi interviene attraverso l'uso di *device* mobili nella fase di raggiungimento del luogo con l'utilizzo di mappa e informazioni (numeri telefonici, indicazione locali tecnici, posizione dispositivi antincendio) presenti nelle aree adiacenti. È prevista la tracciatura delle azioni intraprese e la stesura automatica del rapporto in fase di chiusura dell'evento stesso. Il sistema è in fase di progressiva entrata in esercizio rispetto alle integrazioni possibili con gli altri sistemi.

SLR-SEA Link Retail

Sistema per la comunicazione e il *reporting* dei dati di vendita dei concessionari presenti negli aeroporti SEA. L'analisi dei dati dei negozi avviene tramite:

- applicazione pubblica per l'inserimento e la consultazione dei dati relativi agli scontrini (venduto) dei negozi;
- applicazione (*webapp*) per la consultazione dei dati e reportistica da parte del personale SEA;
- ricezione automatica del venduto da Grandi Negozi attraverso file via FTP;
- interfaccia con il Sistema di *Business Intelligence* aziendale per il confronto con i dati di traffico e l'analisi dati del venduto.

BIM - Building Information Modeling

SEA ha avviato un percorso di sviluppo *software* e funzionale che punta ad adottare le logiche *BIM-Building Information Modeling*, per tutte le fasi di progettazione infrastrutturale e, a tendere, anche per le attività di manutenzione conseguente delle infrastrutture stesse.

SISTEMI DI GESTIONE CERTIFICATI

L'implementazione di prassi gestionali orientate al miglioramento continuo in SEA passa anche per l'adozione di un ampio set di sistemi di gestione certificati, che abbracciano gli ambiti della qualità, della sicurezza, dell'ambiente e del sociale.

Sistemi di gestione certificati

	Environment	Safety	Social	Quality	Governance
SEA	Airport Carbon Accreditation - 4+ Transition Level ¹ ISO 14001 ² ISO 50001 ³ Make It Sustainable ¹² BREEAM in Use ¹³	ISO 45001 ⁴	Dasa Register ⁵ UNI CEI Certificazione di Servizio TUV Italia ⁶ Family Audit ¹¹ ISO 27001:2013 ¹⁰	ISO 9001:2015 ⁷	ISO 37001:2016 Anti-bribery Management System ⁹
SEA Energia	Registrazione EMAS ⁸ ISO 14001 ISO 50001	ISO 45001 ⁴			

¹ Promossa da ACI Europe per incentivare un concreto contributo da parte degli aeroporti alla lotta contro i cambiamenti climatici. Prevede l'attivazione di azioni per il controllo e la riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO₂.

² Sistema di Gestione Ambientale finalizzato a individuare, controllare e monitorare le performance dell'organizzazione.

³ Standard internazionale per la gestione dell'energia, che focalizza l'attenzione sul rendimento energetico dell'organizzazione e richiede che la promozione dell'efficienza energetica sia considerata lungo tutta la catena di distribuzione dell'organizzazione.

⁴ Sistema di gestione che permette di garantire un adeguato controllo riguardo alla Sicurezza e la Salute dei Lavoratori.

⁵ Riguarda l'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali di Linate e Malpensa per consentire la fruizione da parte di persone con difficoltà motorie, nel rispetto delle pari opportunità.

⁶ Riguarda il servizio di assistenza ai passeggeri con mobilità ridotta in ambito aeroportuale.

⁷ Sistema di Gestione per la Qualità dei servizi erogati.

⁸ EMAS è principalmente destinato a fornire agli stakeholder uno strumento attraverso cui è possibile avere informazioni sulle prestazioni ambientali dell'organizzazione.

⁹ Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione.

¹⁰ Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni.

¹¹ Certificazione per l'impegno sul work-life balance.

¹² Applicazione di principi di sostenibilità per i processi di maintenance.

¹³ Certificazione delle prestazioni ambientali degli edifici (Corpo F Linate).

Risultati

RISULTATI

OUTPUT

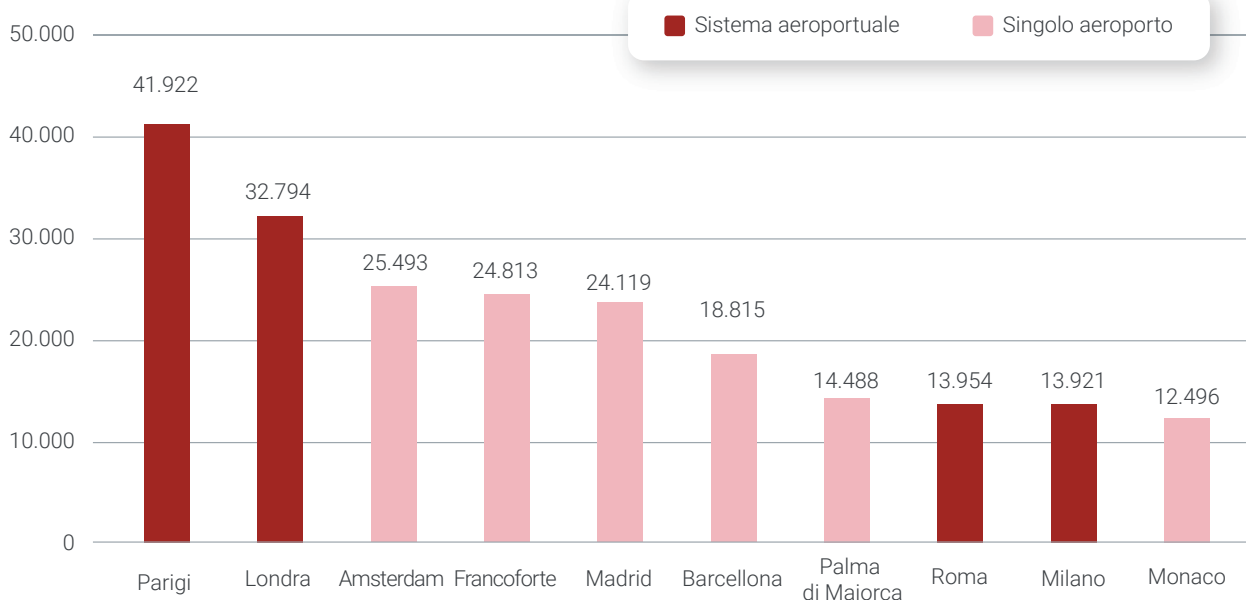
L'output della gestione è rappresentato dall'insieme delle attività caratteristiche svolte e dalle modalità con cui esse sono state poste in essere. Corrisponde quindi allo sforzo organizzativo, operativo, competitivo realizzato nell'anno di riferimento per far funzionare gli aeroporti nel miglior interesse del territorio servito e in sintonia con le aspettative di quest'ultimo. Comprende quindi non solo il volume e la qualità delle performance operative erogate, ma anche progetti e iniziative che sono andate in direzione di un consolidamento della cittadinanza sociale.

Performance competitive del Business Aviation

TRAFFICO PASSEGGERI

Gli aeroporti di Milano si collocano tra i principali sistemi aeroportuali europei, con 13,9 milioni di passeggeri trasportati nel 2021. In particolare, il sistema milanese ha occupato il 2° posto in Italia e il 9° in Europa per volumi di traffico passeggeri. Nel corso del 2021 con la situazione pandemica Covid-19 ancora in atto i due aeroporti hanno continuato a registrare livelli di traffico inferiori alla sua capacità, pur mostrando una lieve ripresa rispetto al 2020 di 4.425.353 passeggeri (+46,8%) e di 40.684 movimenti (+34,5%).

Ranking dei principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei per volumi di traffico passeggeri - 2021 (.000 pax)*



*Compresi transiti

Fonte: SEA, ACI Europe

Indicatori di performance del Business Aviation del sistema aeroportuale SEA

	Movimenti (n.)			Passeggeri (n.)			Merci (ton.)		
	2021	2020	Δ %	2021	2020	Δ %	2021	2020	Δ %
Malpensa	113.099	89.264	26,7	9.572.168	7.202.319	32,9	741.774	511.292	45,1
Linate	45.362	28.513	59,1	4.307.134	2.251.630	91,3	1.320	765	72,6
Sistema aeroportuale	158.461	117.777	34,5	13.879.302	9.453.949	46,8	743.094	512.057	45,1

Fonte: SEA

Le wave pandemiche verificatesi nei primi mesi del 2021 e le conseguenti limitazioni agli spostamenti, nonché lo "stress" economico e finanziario indotto dalla crisi sugli operatori del settore, hanno contribuito a ritardare la ripresa del traffico. Un parziale recupero dei volumi ha avuto luogo solo a partire dal mese maggio, *trend* consolidatosi nei mesi estivi e protrattosi fino al mese di novembre. Il diffondersi della nuova variante, Omicron, a partire dal mese di dicembre 2021 ha influito negativamente sul *trend* di recupero del settore del trasporto aereo, che ha mostrato, già nella seconda metà del mese di dicembre, segnali di rallentamento anche sull'operatività degli aeroporti di Milano.

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

Malpensa

Nel 2021 Malpensa ha registrato 9,6 milioni di passeggeri (+32,9% sul 2020 pari a +2,4 milioni di passeggeri). La crescita conseguita in termini di passeggeri verso il 2020 (+2,4 milioni) è stata esclusivamente concretizzata dai vettori *low cost* (+2,6 milioni passeggeri) che hanno recuperato il 48% del traffico prodotto nel 2019; per contro i vettori *legacy* hanno fatto registrare un risultato negativo anche se di minore entità (-219 mila passeggeri).

Tra i principali vettori per numero di passeggeri trasportati troviamo le *low cost* easyJet (2,8 milioni), Ryanair (2,0 milioni) e Wizz Air (1,3 milioni); quest'ultima, oltre ad aver potenziato il proprio *network*, ha basato su Malpensa un nuovo aeromobile a partire dal mese di giugno 2021, portando a sei il numero di macchine operanti sullo scalo.

Tra le principali destinazioni servite troviamo i collegamenti nazionali verso Catania, Palermo, Lamezia Terme, Napoli, Bari e Brindisi, e a seguire, come prime destinazioni internazionali, Parigi Charles de Gaulle e Barcellona.

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Passeggeri		Cargo		Aviazione Generale		Voli di Stato		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Arrivo Diurni	35.707	31.959	10.574	6.869	2.491	1.506	3	3	48.775	40.337
Partenza Diurni	39.521	34.203	10.182	6.863	2.516	1.546	5	3	52.224	42.615
Arrivo Nottturni	4.973	2.956	5.312	2.922	121	61	2	-	10.408	5.939
Partenza Nottturni	1.094	577	5.736	2.915	104	49	-	-	6.934	3.541
Totale	81.295	69.695	31.804	19.569	5.232	3.162	10	6	118.341	92.432

*Per movimenti notturni si intendono quelli effettuati dalle 23 alle 6.

Fonte: SEA

Numero di passeggeri in arrivo e partenza

	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Passeggeri in arrivo	1.937.719	1.076.976	2.855.826	2.561.822	4.793.545	3.638.798
Passeggeri in partenza	1.937.079	1.111.424	2.841.544	2.452.097	4.778.623	3.563.521
Totale passeggeri	3.874.798	2.188.400	5.697.370	5.013.919	9.572.168	7.202.319

Fonte: SEA

Numero di passeggeri per origine e destinazione, trasferimenti e transiti

	Origine e destinazione		Transiti diretti		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Nazionali	3.874.798	2.188.400	2.251	1.592	3.877.049	2.189.992
Internazionali	4.236.467	3.590.175	9.836	10.467	4.246.303	3.600.642
Intercontinentali	1.460.903	1.423.744	29.054	22.519	1.489.957	1.446.263
Totale	9.572.168	7.202.319	41.141	34.578	9.613.309	7.236.897

Fonte: SEA

Destinazioni del traffico passeggeri dal Terminal 1 - 2021

Area geografica	%
Europa	84,7
Medio Oriente	7,4
Africa	4,4
Estremo Oriente	2,7
Nord America	0,5
Centro/Sud America	0,3

Fonte: SEA

Le destinazioni intercontinentali hanno generato un volume di traffico di circa 1,5 milioni di passeggeri serviti, con un aumento del 2,6% rispetto al 2020. Oltre ai collegamenti con il Nord America, le principali destinazioni intercontinentali sono state Dubai, Istanbul, Doha, Il Cairo e Casablanca.

Iniziative di sviluppo del traffico e della connettività di Malpensa

Gli effetti della pandemia Covid-19 sulla filiera del trasporto aereo e l'incertezza legata all'effettiva ripresa dell'attività dei vettori hanno reso necessaria una rivisitazione degli obiettivi degli accordi commerciali già stipulati. Sono stati inoltre predisposti strumenti commerciali per i *Legacy* di lungo e breve-medio raggio con l'obiettivo di supportare e premiare i singoli vettori determinati a recuperare in termini significativi l'offerta dei voli di linea sull'aeroporto di Malpensa.

Azioni di espansione del traffico a Malpensa (n.)

	2021	2020	2019	Totale
Nuovi vettori	1	2	2	5
Nuovi servizi*	26	41	43	110
Incremento frequenze da parte di vettori già presenti su rotte già da essi operate	0	0	16	16
Aumento complessivo di frequenze settimanali (nuovi servizi + incremento frequenze)	76	177	207	460

*Per nuovi servizi si intende l'introduzione di nuove destinazioni servite da vettori già operanti, oppure nuovi vettori che operano su rotte già servite, o ancora nuovi vettori che servono nuove destinazioni.

Fonte: SEA

Il traffico 2021 sul sistema si è chiuso con un recupero rispetto ai volumi del 2019 di circa il 40%. Il traffico del segmento domestico ha registrato la percentuale più alta di recupero (circa 70%) grazie all'offerta delle compagnie *low cost* che, visto le restrizioni in vigore in Europa, hanno modificato i loro *network* concentrandosi sui voli domestici. Il traffico lungo raggio ha visto la ripresa dell'offerta sul Nord America (New York) e sul Sud America a dicembre con il volo di Latam su San Paolo. Ethiopian Airlines ha continuato ad operare su Addis Abeba, garantendo connessioni sul continente africano, mentre Air Senegal, che ha attivato collegamenti diretti su Dakar, rappresenta una novità su Malpensa. Bene anche l'offerta dei vettori del Golfo con Emirates, Etihad, Qatar, Oman, Saudi Arabian e Kuwait Airways che proseguono con l'offerta sui rispettivi hub. Resta invece ancora scoperto il continente asiatico dove solamente Singapore Airlines ha riattivato i collegamenti da agosto 2020 incrementando anche l'offerta nel corso del 2021.

Accordi Bilaterali

Nel 2021 l'Unione Europea ha sottoscritto importanti accordi globali per la liberalizzazione del traffico aereo e la convergenza normativa in materia aeronautica con Regno Unito, Qatar, Ucraina e Armenia.

Inoltre, UE ha concluso un fondamentale accordo globale con ASEAN, in attesa di formalizzazione e uno anche con la Tunisia, quest'ultimo già sottoscritto dalla parte europea ma non ancora dalle autorità tunisine.

Analoga trattativa è stata conclusa con l'Oman, ma il testo concordato non è stato ancora formalmente approvato. Questi accordi consentiranno una piena liberalizzazione del traffico aereo (frequenze, destinazioni, designazioni) con tali parti estere in relazione ai diritti di terza e quarta libertà e in alcuni casi anche con limitati diritti di quinta libertà, generando interessanti opportunità addizionali anche per Malpensa.

Nel mese di novembre le autorità aeronautiche italiane hanno concesso un'autorizzazione temporanea a Singapore Airlines per operare 3 voli/settimana sul settore Milano/Barcellona/Milano, con diritti di quinta libertà, in prosecuzione del volo originante a Singapore. Il vettore ha pianificato l'attivazione di tale servizio a partire dal mese di gennaio 2022. Questo nuovo servizio rappresenta un'opportunità unica per tutti i passeggeri che potranno effettuare un volo di breve raggio con la prestigiosa compagnia asiatica su un Airbus 350-900.

World Routes

In un momento storico particolarmente difficile e complicato per l'industria del trasporto aereo, dal 10 al 12 di ottobre 2021 si è svolto a Milano la 26° edizione del *World Routes*. L'evento è stato un successo di presenze: oltre 1.500 delegati in rappresentanza di 125 compagnie aeree provenienti da tutto il mondo attraverso 5.500 incontri *one-to-one* che hanno posto le basi delle strategie future del settore del trasporto aereo.

L'evento *World Routes 2021* è stato reso possibile grazie al supporto e contributi di *partner* commerciali e istituzionali. Considerato l'esperienza e il risultato positivo ottenuti dalla gestione e partecipazione agli eventi internazionali *World Routes* a cui SEA, in *partnership* con Regione Lombardia, Comune di Milano, ENIT e l'aeroporto di Bergamo, ha partecipato dal 2018 al 2021, e considerata l'attesa ripresa del traffico aereo (atteso ritorno dei volumi pre-crisi nel 2024) si prevede, per i prossimi due anni di continuare l'attività di promozione del territorio (anche in vista delle prossime olimpiadi invernali) e di sviluppare il traffico aereo di collegamento da e per la Lombardia e Milano attraverso la partecipazione, in continuità, ai prossimi eventi internazionali del circuito *Routes* e le iniziative promozionali con il coinvolgimento dei vettori aerei nei mercati *target*.

Linate

Nel 2021 Linate ha registrato 4,3 milioni di passeggeri (+91,3% rispetto al 2020 pari a +2,1 milioni di passeggeri). Nel mese di ottobre 2021 la compagnia di bandiera Alitalia ha cessato l'attività volativa e dal 15 ottobre ha iniziato a operare ITA Airways con una ridotta flotta di aeromobili (flotta qualitativamente migliore e con capacità media più elevata) e con un numero di *slot* disponibili sull'aeroporto di Linate inferiore del -15% rispetto a quanto posseduto da Alitalia. La disponibilità di *slot* liberati da Alitalia e la normativa transitoria in materia di "allocazione *slot*" ha permesso ad alcuni vettori di incrementare le frequenze o di avviare la propria operatività su Linate. Nel corso del 2021 la *share* di Alitalia/ITA è stata pari al 59% su Linate con una quota di traffico prevalentemente domestico (89%). Tra gli altri vettori operanti sullo scalo troviamo easyJet (*share* 7%), Iberia e Wizzair (*share* 5% ognuna), Lufthansa, Air France, Volotea (*share* 4% ognuna); quest'ultima, *new entrant* sullo scalo, ha effettuato a partire dal mese di giugno collegamenti verso la Sicilia e, dalla stagione invernale, opera "oneri di servizio pubblico". La restante quota di mercato è ripartita tra KLM, British Airways, Blue Air, *new entrant* che da maggio ha attivato dei collegamenti verso Bucarest, Austrian Airlines, *new entrant* che da giugno collega la capitale austriaca, Brussels Airlines, Scandinavian Airlines, Vueling Airlines ed Air Malta.

Numero di passeggeri in arrivo e partenza

	Voli nazionali		Voli internazionali		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Passeggeri in arrivo	1.404.772	732.265	755.661	419.324	2.160.433	1.151.589
Passeggeri in partenza	1.386.786	666.797	759.915	433.244	2.146.701	1.100.041
Totale passeggeri	2.791.558	1.399.062	1.515.576	852.568	4.307.134	2.251.630

Fonte: SEA

Numero di movimenti diurni e notturni* (in arrivo e in partenza)

Movimenti	Passeggeri		Cargo		Aviazione Generale		Voli di Stato		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Arrivo Diurni	22.189	14.062	7	3	10.762	6.042	3	10	32.961	20.117
Partenza Diurni	22.629	14.247	-	-	10.803	6.083	3	11	33.435	20.341
Arrivo Notturni	493	195	-	-	199	133	-	1	692	329
Partenza Notturni	44	6	-	-	241	207	-	-	285	213
Totale	45.355	28.510	7	3	22.005	12.465	6	22	67.373	41.000

*Per movimenti notturni si intendono quelli effettuati dalle 23 alle 6. - Fonte: SEA

Passeggeri per origine e destinazione, trasferimenti e transiti

	Origine e destinazione		Transiti diretti		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Nazionali	2.791.558	1.399.062	108	632	2.791.666	1.399.694
Internazionali	1.515.576	852.568	321	489	1.515.897	853.057
Totale	4.307.134	2.251.630	429	1.121	4.307.563	2.252.751

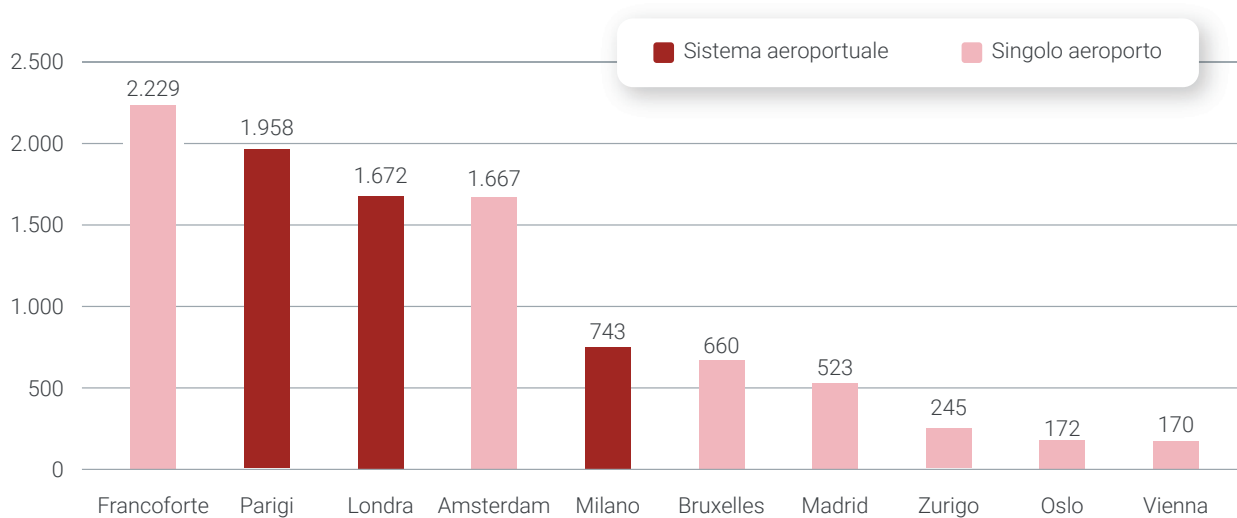
Fonte: SEA

TRAFFICO MERCI

Il sistema aeroportuale milanese occupa il 1° posto in Italia e il 5° in Europa per volumi di traffico merci.

Nel 2021 il traffico merci gestito dagli aeroporti di Malpensa e Linate si è attestato su un volume pari a oltre 743.000 tonnellate, registrando un incremento di oltre 230.000 tonnellate.

Ranking dei principali aeroporti/sistemi aeroportuali europei per volumi di merci - 2021 (.000 ton)



* Compresi transiti.

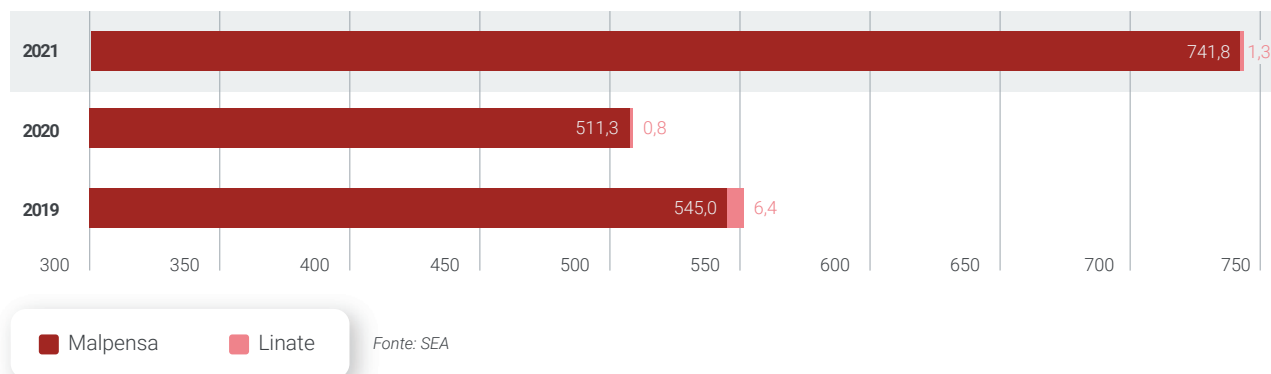
Fonte: SEA, ACI Europe

Per Malpensa si tratta del valore annuo di merce più alto mai registrato, con un incremento del 36% rispetto al 2019 e del 45% rispetto al 2020. Ancora più significativa è la crescita dei movimenti cargo: con 30.450 movimenti nel 2021 Malpensa segna infatti un incremento del 158% rispetto al 2019 e del 63% rispetto al 2020. Tale consistente crescita dei volumi è stata influenzata dal grande sviluppo dell'e-commerce, accelerato dagli effetti della pandemia, che ha favorito principalmente il traffico dei vettori *courier*, che con 246 mila tonnellate rappresentano il 33% delle merci totali, rispetto al 15% del 2019.

Il principale *player* in questo segmento è DHL che, grazie al nuovo *hub* di cargo city inaugurato nell'ottobre del 2020, nel 2021 ha consuntivato 10.879 movimenti e 164.000 tonnellate, pari al 36% dei movimenti e il 24% dei volumi cargo totali.

La forte crescita dell'e-commerce ha favorito anche l'attività degli operatori di *general cargo*, i cui volumi sono cresciuti del 7% grazie anche al traffico *all cargo* effettuato con aeromobili passeggeri, i cosiddetti "*preighters*", che hanno permesso di compensare abbondantemente la perdita di capacità delle stive a causa del calo del traffico passeggeri intercontinentale.

Traffico merci gestito dal sistema aeroportuale milanese (.000 ton)



Tali risultati confermano il ruolo della *Cargo City* di Malpensa come polo primario per gli scambi di merci in *import* ed *export* a livello nazionale e come base logistica di DHL.

Malpensa - Merci in arrivo e partenza su tutti i voli (cargo e passeggeri) (ton)

	Cargo		Passeggeri		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Arrivo	297.946	197.330	42.133	29.953	340.079	227.283
Partenza	359.257	255.080	42.437	28.929	401.695	284.008
Totale merci	657.203	452.410	84.570	58.882	741.774	511.291

Fonte: SEA

Linate - Merci in arrivo e partenza su tutti i voli (cargo e passeggeri) (ton)

	Cargo		Passeggeri		Totale	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Arrivo	0,4	-	519	281	519	281
Partenza	-	-	801	484	801	484
Totale merci	0,4	-	1.320	765	1.320	765

Nota: i dati del 2020 sono stati riesposti a seguito di una modifica sull'unità di misura. Fonte: SEA

Malpensa - Distribuzione del traffico merci per area geografica di destinazione (% su volume complessivo merci)

Area geografica	2021	2020	2019
Europa	37,6	35,7	27,8
Medio Oriente	24,5	24,7	25,9
Estremo Oriente	24,0	26,8	28,8
Nord America	11,9	10,9	15,2
Africa	1,3	1,5	1,4
Centro-Sud America	0,7	0,4	0,9

Fonte: SEA

Le quantità di merci trasportate per area geografica hanno evidenziato incrementi diffusi su tutte le aree: in particolare l'Europa ha registrato il +46,3%, l'Estremo Oriente il +43,7%, il Medio Oriente il +30,2% ed il Nord America +59,0%.

Competizione diretta e indiretta

COMPETIZIONE DIRETTA

Analizzando il grado di dipendenza degli aeroporti nei confronti delle compagnie aeree (sintetizzato dall'indice di concentrazione Herfindahl-Hirschman – HHI, che raggiunge un valore pari a 11 mila nel caso in cui l'offerta di un aeroporto sia completamente in mano ad una sola compagnia) emerge come l'aeroporto di Malpensa sia lo scalo europeo con il più basso livello di dipendenza da un singolo vettore (la prima compagnia operante su Malpensa è easyJet con il 14,9% di quota di ASK). Ciò a differenza di altri aeroporti continentali come Amsterdam, Francoforte, Zurigo, Parigi o Monaco, dove la prima compagnia operante detiene quote vicine o superiori al 50% del volume di ASK offerti.

Evoluzione della competizione diretta a Milano Malpensa

	2020	2019
Indice HH su ASK	537	495
N. vettori	87	86
Indice di entropia su ASK	1,51	1,51
Quota % di ASK dei primi 5 vettori	41,8	41,5
Quota % di ASK del 1° vettore	14,9	11,4

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021

Lo scalo di Linate mostra invece un livello di concentrazione del traffico maggiore rispetto al Malpensa, a causa della presenza significativa dell'ex Alitalia (oggi ITA Airways), che gestisce il 68,4% (in crescita sensibile rispetto al 62,2% del 2019) della quota di ASK complessivamente offerta, facendone in tal modo lo scalo italiano maggiormente dominato da un solo vettore in termini di ASK.

Evoluzione della competizione diretta a Milano Linate

	2020	2019
Indice HH su ASK	4.815	4.055
N. vettori	15	17
Indice di entropia su ASK	0,57	0,66
Quota % di ASK dei primi 5 vettori	90,0	86,9
Quota % di ASK del 1° vettore	68,4	62,2

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021

COMPETIZIONE INDIRETTA

Il livello di competizione indiretta è riferito a ciascuna rotta offerta da uno specifico aeroporto per la quale esistono rotte alternative offerte da altri aeroporti, vicini a quello considerato, per destinazioni vicine o coincidenti alla rotta in questione.

Il concetto di "vicinanza", relativo sia agli aeroporti di partenza sia a quelli di destinazione, è relativo a localizzazioni entro i 110 km. L'esposizione di un aeroporto alla competizione indiretta rappresenta uno degli elementi che porta a mettere in discussione la visione dell'aeroporto come monopolio naturale.

Evoluzione del livello di competizione indiretta di Milano Malpensa

	2020	2019
N. scali vicini	3	3
N. rotte in competizione indiretta	86	99
ASK competitor/ASK in competizione	1,0	0,83

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021

A livello europeo l'area attorno a Londra contiene un elevato numero di aeroporti attivi, quindi di competizione indiretta. Quasi tutte le rotte verso l'Europa in partenza da Gatwick o Heathrow hanno delle alternative indirette. La competizione indiretta è rilevante anche nell'area lombarda attorno a Milano. Da Malpensa circa il 96,5% dell'offerta di rotte con destinazione europea è soggetta alla competizione di altri scali presenti nell'area come Linate e Orio al Serio. L'aeroporto di Malpensa è collocato al 6° posto, dopo Gatwick, Stansted, Heathrow, Orly e Brussels, per intensità di competizione indiretta. Il rapporto tra il volume d'offerta alternativa degli aeroporti territorialmente concorrenti (tra cui Linate) e l'offerta dello scalo relativa alle tratte sottoposte a concorrenza è pari all'unità.

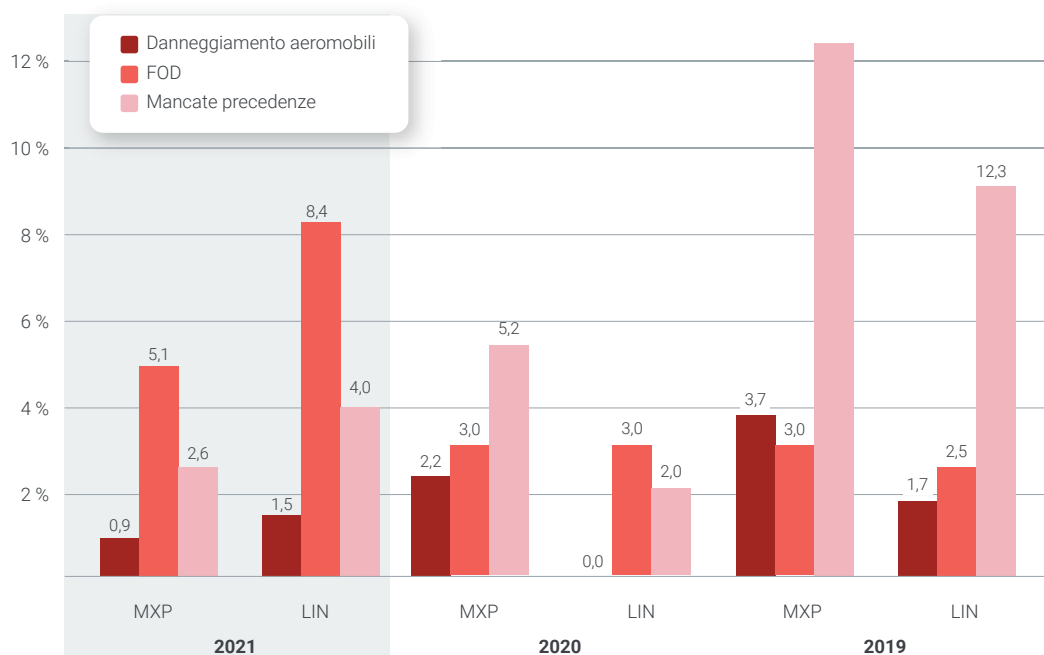
Safety Aeronautica

Negli aeroporti di Milano è attivo un efficace *Safety Management System* (SMS), validato e controllato anche da ENAC, per garantire in termini di *safety* aeronautica il mantenimento dei più alti livelli di sicurezza e di qualità del servizio attraverso il mantenimento delle infrastrutture di volo e degli impianti, dei processi e procedure operative e della formazione del personale coinvolto. Il confronto e l'approfondimento delle tematiche che costituiscono i capisaldi della struttura del *Safety Management System* sono trattati mensilmente nei *Safety Board* e nei *Safety Committee* di Linate e di Malpensa, garantendo una completa e diffusa trattazione dei temi di sicurezza delle operazioni. La partecipazione attiva di tutti gli operatori aeroportuali, compagnie aeree, enti istituzionali e soggetti attori delle differenti attività presenti nei due aeroporti, permette un ampio confronto e un costruttivo dibattito sulle principali tematiche trattate. Per monitorare l'efficacia del *Safety Management System* aeroportuale

utilizziamo alcuni elementi quantitativi riferiti sia a Linate sia a Malpensa. Gli indicatori dei principali eventi riscontrati negli scali di SEA non hanno evidenziato particolari problematiche dal punto di vista del mantenimento di adeguati livelli di *safety* aeronautica. Di seguito l'incidenza percentuale di tre indicatori significativi rispetto ai GSR (*Ground Safety Report*) ricevuti. I GSR ricevuti nel 2021 sono stati rispettivamente 768 per Malpensa (538 nel 2020) e 274 per Linate (197 nel 2020).

Gli indicatori presentano generalmente una riduzione di tutti i fenomeni nei due scali. Si registra un incremento nelle segnalazioni di FOD dovuto a una differente applicazione delle procedure di verifica delle singole piazzole, e che non ha riguardato il danneggiamento AA/MM da FOD (il cui dato è pari a zero eventi nel 2021 su entrambi gli scali). L'incremento in valore assoluto delle segnalazioni GSR è dovuto all'incremento dei voli avuti nel 2021 rispetto al rallentamento del 2020 a seguito del Covid-19.

Evoluzione indicatori di *safety* aeronautica



WILDLIFE STRIKE: PREVENZIONE E MONITORAGGIO

Le attività di prevenzione e di monitoraggio del fenomeno *wildlife strike* sono disciplinate dal "Piano di riduzione del rischio da impatto con uccelli e animali selvatici" e dalla relativa Procedura Operativa, entrambi inseriti nei manuali di aeroporto (distinti per Linate e Malpensa) e redatti da SEA in conformità alla circolare ENAC APT 16/2004 e certificati dall'ente stesso. Sono inoltre periodicamente soggetti a *audit* sia da parte dell'autorità che del personale interno. Gli aspetti relativi al tema specifico del *bird strike* sono trattati nella Circolare ENAC APT-01B "Direttiva sulle procedure da adottare per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili negli aeroporti", in linea con le disposizioni ICAO Annex 14. Sia il Piano sia la Procedura Operativa si attengono alle linee guida della circolare, garantendo una costante attività di monitoraggio e di allontanamento di uccelli e di fauna dal sedime. Particolare attenzione è riservata all'area di manovra con l'utilizzo di moderne attrezzature messe a disposizione dal mercato internazionale. A supporto di questa attività SEA si avvale della società BCI (*Bird Control Italy*, leader del settore di prevenzione del *bird strike*, che svolge la propria attività nella maggior parte degli aeroporti nazionali). Tutti gli interventi effettuati sono documentati con i *bird strike monitoring form* e con i *bird strike reporting form* alimentando un database gestito attraverso un programma *software* chiamato "*Bird Strike Management System*".

Indicatori di rischio di *wildlife striking*

	Linate			Malpensa		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
<i>Wildlife Strike</i> ⁽¹⁾	5,0	3,7	3,6	8,5	9,1	3,7
<i>Wildlife Strike</i> ⁽²⁾	0,09	0,08	0,11	0,26	0,22	0,19

⁽¹⁾ Rateo annuale per 10.000 movimenti.

⁽²⁾ Indicatore di rischio BRI2 calcolato secondo la nuova Circolare APT-01B ENAC.

Fonte: SEA Fonte: SEA

Il dato registrato a Linate non presenta particolari difformità con il dato riscontrato a Malpensa (riferito all'indicatore di rischio BRI2 - indicatore di riferimento a livello nazionale), in quanto, come previsto anche da EASA, la riduzione del traffico del 2020 ha portato a un incremento dell'avifauna all'interno dello scalo e l'aumento dei voli del 2021 ha prodotto, di conseguenza, un incremento del numero degli impatti. Inoltre, il raddoppio delle autovetture della BCI ha fatto registrare un incremento di circa 70.000 avvistamenti di avifauna sullo scalo con evidenti conseguenze sul calcolo dell'indicatore. È attualmente in corso una rivisitazione da "Long Grass Policy" a "Poor Grass Policy" per ridurre l'attrattiva degli uccelli predatori.

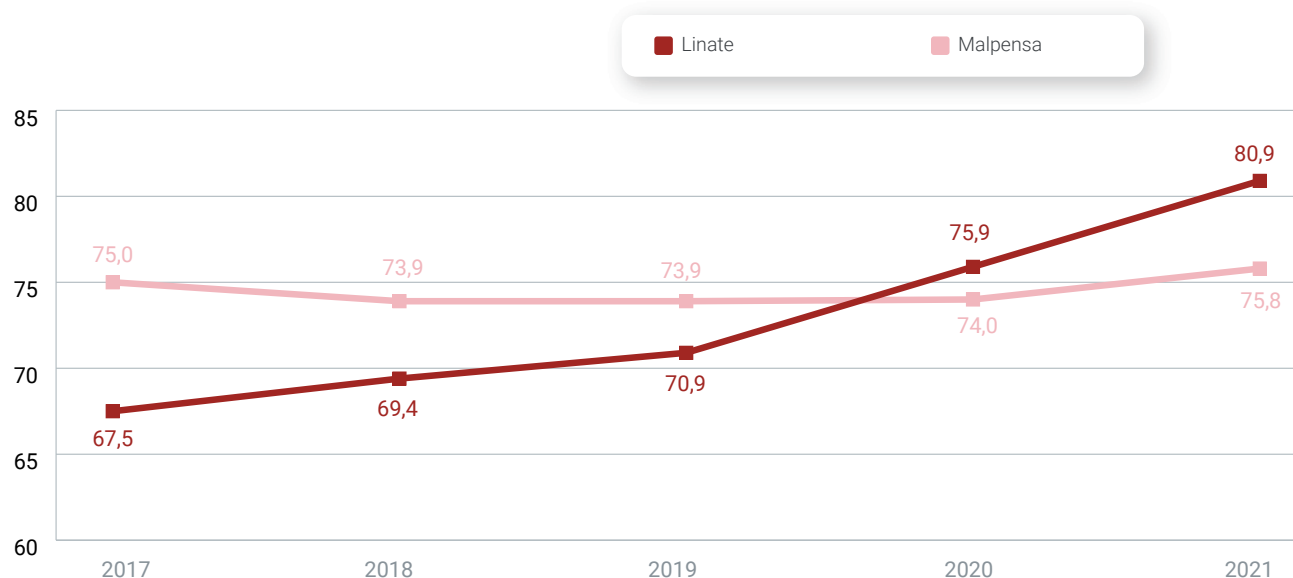
Qualità dei servizi aviation e non aviation erogati ai passeggeri

SEA ha individuato nella qualità dei servizi offerti e nella soddisfazione dei passeggeri dei fattori di priorità strategica per la crescita aziendale e per il successo competitivo del *business*, tanto più importanti e necessari in questo periodo in cui la convivenza con il Covid-19 impone flessibilità e velocità nel prendere le decisioni migliori. L'obiettivo è di creare un luogo sicuro e di eccellenza per tutti, passeggeri e operatori, offrendo un'esperienza piacevole 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 sono la porta d'ingresso. La Carta dei Servizi è lo strumento creato per definire il livello qualitativo dei servizi erogati dal gestore aeroportuale e garantiti ai passeggeri. Attraverso questo documento SEA comunica ai passeggeri, insieme alle compagnie aeree e alle società che per le stesse forniscono servizi, gli obiettivi di qualità dei servizi offerti. Nel 2021, il perdurare della pandemia ha continuato ad avere degli impatti negativi sull'andamento del traffico e dell'operatività dei *terminal* influenzando la *customer experience*. In questo scenario, in linea con le indicazioni di ENAC, i risultati dell'attività di monitoraggio dei servizi aeroportuali – condotta in maniera incompleta e discontinua in base all'operatività degli scali – non vengono divulgati.

EVOLUZIONE DELLA CUSTOMER SATISFACTION

Malpensa e Linate, in ottica di un continuo miglioramento, sono sempre molto attenti alle necessità dei passeggeri, per garantire una "superior customer experience", anticipando i loro desideri e, allo stesso tempo, permettendo un'esperienza sempre più consapevole e sicura, soprattutto in questa fase di emergenza sanitaria. Il giudizio globale espresso dai passeggeri per i servizi ricevuti a Malpensa e a Linate è in aumento rispetto agli anni precedenti e questo consente agli aeroporti milanesi di distinguersi tra gli aeroporti europei con caratteristiche simili per tipologia di traffico. I giudizi espressi dai passeggeri per gli scali di Malpensa e di Linate sono migliorati progressivamente durante il corso del 2021, gratificando gli sforzi e le attività intraprese con determinazione e impegno.

Andamento Customer Satisfaction Index 2017-2021 - Passeggeri in partenza



Fonte: SEA

Quello di maggior rilievo è il progetto di riqualifica del *terminal* di Linate, dedicato al miglioramento dell'*Ambience*, permettendo di restituire ai passeggeri e alla città di Milano un aeroporto con una nuova identità che crea un *sense of place* e rispecchia le caratteristiche di modernità, dinamismo, *design* e sviluppo tecnologico della città. Il progetto si è basato anche su elementi architettonici e di *design* realizzati, per forma e colore, secondo la metodologia delle neuroscienze che tiene in considerazione gli stati emotivi e percettivi dei passeggeri nelle varie fasi del suo viaggio e sui principi di sostenibilità ambientale perseguiti da SEA. Lungo il percorso del passeggero dal *check-in* fino all'imbarco viene offerta tutta una serie di elementi decorativi e infrastrutturali (dalla luce, agli spazi, ai colori, alle sedute, alle aree verdi) che hanno lo scopo di creare un ambiente rilassante per fare dell'aeroporto uno "spazio da vivere".

Per creare un *sense of place* in sintonia con Milano, da sempre avanguardia e testimonial del *design* italiano nel mondo, è stata stretta una collaborazione con Triennale Milano e con il Museo del *Design* Italiano, che ha messo a disposizione una serie di opere di famosi *designer* italiani. Le opere sono esposte lungo il percorso dei passeggeri, arricchendo di valore culturale il *terminal* aeroportuale.

IL GIUDIZIO DEI PASSEGGERI

Dal 2020 SEA gestisce le recensioni *Google* presenti su *Google map* e sul motore di ricerca rispondendo ai commenti dei passeggeri. Il numero di recensioni relativi a Linate e Malpensa sono aumentate nel 2021 rispetto al 2020 del +58% raggiungendo 7.532 nel 2021, un *trend* stimolato dalla gestione delle risposte. La valutazione di Linate e Malpensa è migliorata nel 2021 raggiungendo per entrambi una media di oltre 4 stelle.

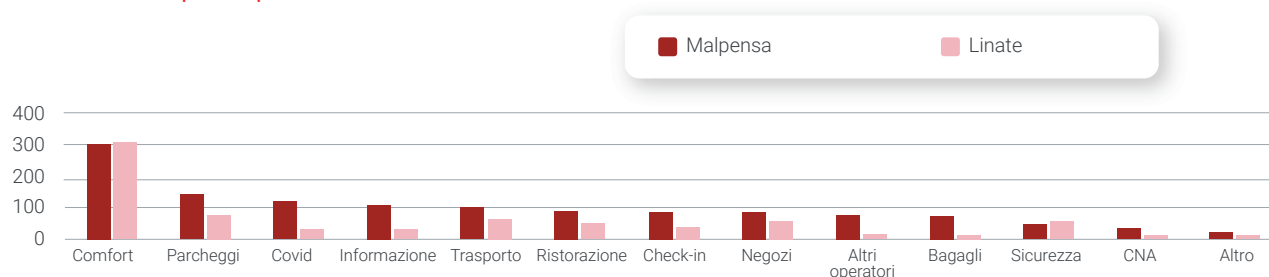
I passeggeri hanno particolarmente apprezzato i nuovi servizi offerti a Linate. Il gradimento è aumentato sensibilmente a partire dal secondo trimestre del 2021, contestualmente all'apertura dei nuovi spazi di *check-in*, della *security* e dell'area commerciale e imbarchi.

Su entrambi gli scali l'intera esperienza - in particolare alla *security* - e il *comfort* generato dagli ampi spazi luminosi sono stati valutati molto positivamente così come è molto apprezzata la cortesia del personale di tutti i servizi dell'aeroporto. I passeggeri, che mai come ora sono particolarmente attenti ai momenti di contatto con le persone e le cose, hanno sottolineato l'assertività e la professionalità del personale di entrambi gli scali.

Recensioni Google degli aeroporti di Milano nel 2021 (valori in scala 0-5)

Aeroporto	Valutazione 2021	Valutazione 2020	Variaz.	Recensioni 2021	Recensioni 2020	Variaz.	Commenti 2021	Commenti 2020	Variaz.
Malpensa	4	3,9	+0,1pt	4.958	3.563	+39%	948	694	+27%
Linate	4,2	3,9	+0,3pt	2.626	1.128	+132%	490	221	+121%

N° commenti per topic



Fonte: SEA

INIZIATIVE PROMOSSE A FRONTE DELL'EMERGENZA COVID-19

A fronte del persistere della pandemia, nel corso del 2021 SEA ha proseguito nella propria azione di contrasto alla diffusione del virus, agendo su più fronti, adottando le norme, le linee di indirizzo e le *best practices* di riferimento. Sono così stati aggiornati 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;
- 2 Protocolli Operativi Sanitari (Linate e 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.

Le misure adottate hanno riguardato:

- accesso all'area sterile autorizzato ai soli passeggeri che presentino una temperatura inferiore a 37.5 °C, sia a Linate che a Malpensa e che siano in possesso di una certificazione verde valida (*Green Pass* e/o *Super Green Pass*, questo ultimo solo per i viaggi nazionali, come disposto dalle autorità governative);
- obbligo dell'utilizzo, per tutte le persone presenti all'interno dell'aerostazione, di indossare sempre una mascherina protettiva;
- procedure, all'interno del *terminal*, che garantiscano, laddove possibile, una distanza interpersonale di almeno 1 metro, a meno che non si tratti di componenti del medesimo nucleo familiare. In particolare, sono attive le seguenti azioni:
 - presenza di adesivi a terra in tutte le aree di attesa e accodamento sia all'interno del *terminal* (*check-in*, biglietterie, *area security*, controllo passaporti, *gates*, *passenger boarding bridges*, area arrivi, riconsegna bagagli, ecc.) che nelle aree immediatamente esterne, opportunamente distanziati tra loro e riportanti l'indicazione "*keep your distance*";
 - nelle aree in cui sono possibili maggiori assembramenti sono presenti dei "facilitatori" che invitano le persone a rispettare le corrette distanze di sicurezza;
 - riduzione del numero delle sedute disponibili, inibendo la possibilità di utilizzo dei due posti centrali in tutti i blocchi di sedute da quattro posti presenti nei *terminal*;

- installazione di barriere protettive in policarbonato nelle postazioni operative che prevedono interazione con i passeggeri.

Presso i punti di ristoro e servizi commerciali, il titolare degli spazi assegnati in sub-concessione (es. bar, ristorante, negozio, *rent-a-car*, banca, ufficio postale, ecc.) deve garantire il mantenimento almeno della distanza interpersonale di sicurezza e dovrà garantire il rispetto delle misure di volta in volta emanate dal Governo o dalla Regione Lombardia.

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

È costantemente aggiornata una campagna informativa dedicata alle misure adottate in aeroporto e ai comportamenti che ognuno è tenuto a rispettare per il contenimento della diffusione del virus. Tale informativa viene diffusa sia in aeroporto tramite *posters*, *monitor* e messaggi vocali sia sui siti *internet* degli aeroporti in un'apposita sezione Covid-19. Una campagna informativa è stata dedicata anche ai passeggeri a ridotta mobilità e a tutti coloro che richiedono assistenza con l'obiettivo di offrire informazioni utili e precise e dare evidenza della cura particolare e dei servizi offerti anche durante questo eccezionale periodo di pandemia.

In continuità con quanto realizzato nel 2020 e allo scopo di coniugare una mobilità sempre più sicura unitamente allo sviluppo del traffico aereo, a seguito dell'ordinanza del Ministero della Salute, dal mese di aprile 2021 e per un lungo periodo, sull'aeroporto di Malpensa è iniziata la sperimentazione dei voli *Covid Tested* da New York e dagli Emirati Arabi Uniti.

Inoltre, con l'Ordinanza del Ministero della Salute del 28 settembre 2021 denominata «Misure urgenti per la sperimentazione di "Corridoi turistici Covid-free"» che ha istituito Corridoi Turistici *Covid Free* per alcune destinazioni intercontinentali (es. Aruba, Maldive, Mauritius, Seychelles, Repubblica Dominicana e Egitto), SEA ha messo a disposizione dei *Tour Operator* un'apposita area test Covid-19 per i passeggeri provenienti dalle destinazioni turistiche previste dalla normativa.

Un servizio ulteriore è stato garantito ai viaggiatori e operatori degli aeroporti di Linate e Malpensa che desideravano effettuare un test sia antigenico che PCR per la diagnosi di Covid-19. Tale servizio, a pagamento, poteva essere prenotato presso le strutture convenzionate presenti all'interno delle aerostazioni.

CERTIFICAZIONI E RICONOSCIMENTI

Anche nel corso del 2021 gli aeroporti di Linate e Malpensa hanno rinnovato:

- certificazione ACI World - *Airport Health Accreditation*, che attesta come entrambi gli scali milanesi offrano ai passeggeri e a tutti gli operatori una permanenza sicura in aeroporto;
- attestazione *Hygiene Synopsis* rilasciata dal TÜV SUD Italia che promuove, a livello internazionale, l'eccellenza delle pratiche adottate e delle professionalità messe in campo per garantire la sicurezza ai passeggeri e agli operatori nella lotta contro il Covid-19.

Inoltre, entrambi gli scali sono stati insigniti del riconoscimento "ACI World's Voice of the Customer". Questa iniziativa premia gli aeroporti che, nel difficile periodo della pandemia, hanno dato priorità all'ascolto dei propri passeggeri. Gli aeroporti di Milano hanno proseguito con impegno e con continuità, anche nel corso del 2021, a raccogliere e tenere in considerazione i *feedback* dei propri passeggeri, anche grazie al programma *ACI's Airport Service Quality*.

OFFERTA DI SERVIZI COMMERCIALI

Le attività *Non Aviation* includono:

- attività *retail* (vendita al pubblico, in regime *duty free* e *duty paid*, ristorazione, autonoleggi, gestione

di spazi per lo svolgimento da parte di soggetti terzi di attività bancarie);

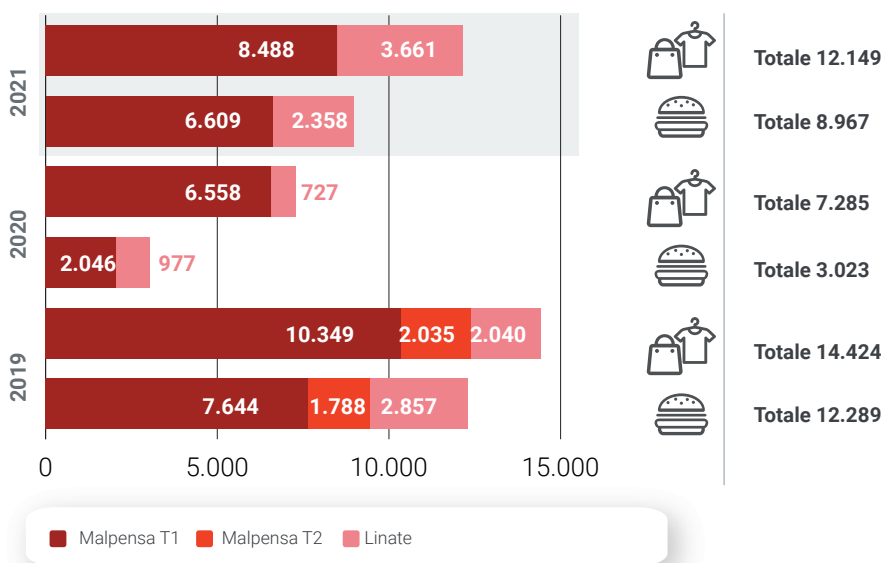
- gestione dei parcheggi;
- gestione degli spazi *cargo*;
- gestione degli spazi pubblicitari;
- altre attività, raggruppate sotto la voce "servizi ed altri ricavi" (quali manutenzione mezzi, *real estate*, incluse locazioni e concessioni di porzioni del sedime aeroportuale e servizi tecnologici e di progettazione, nonché servizi di sicurezza non regolamentati).

RETAIL

I punti vendita siti all'interno delle aerostazioni passeggeri offrono prodotti sia in regime di *duty free* (ovvero in esenzione dal pagamento dell'IVA e delle *accise*), sia in regime di *duty paid* (ossia in regime ordinario di acquisto senza poter beneficiare della predetta esenzione). L'attività di vendita al dettaglio esercitata negli scali offre al pubblico e ai passeggeri un'ampia gamma di prodotti e marchi volti a soddisfare differenti tipologie di utenti e prevede una significativa caratterizzazione dell'offerta commerciale di ogni *terminal*:

- Malpensa *Terminal 1* dedicato allo *shopping* di lusso e del *duty free*;
- Malpensa *Terminal 2* dedicato al *low cost*;
- Linate scalo delle proposte commerciali di alta fascia specializzato nella clientela *business*.

Aree commerciali degli aeroporti di Milano - *shops + food & beverage* (m²)



Nota: non sono comprese le *Sale Vip* e le aree esterne

Fonte: SEA

Nel 2021 negli scali SEA si sono avuti 89 punti vendita operativi, corrispondenti a 12.149 m² di spazi commerciali (+4.864 m² rispetto al 2020), di cui 8.488 m² a Malpensa Terminal 1 e 3.661 m² a Linate.

Nonostante il periodo sia stato condizionato dalla pandemia, al Terminal 1 di Malpensa nella Piazza del Lusso si sono concluse le operazioni di *asset management* con l'apertura a luglio delle nuove *boutique* Rolex - Damiani e Montblanc, mentre a dicembre è stata inaugurata la *boutique* Dolce & Gabbana, *brand* che rafforza l'offerta *luxury*. Inoltre, è stato inaugurato, nella Piazza del Gusto, lo store Paul&Shark.

Sullo scalo di Linate a seguito dell'inaugurazione del nuovo Corpo F e quindi della nuova area del primo piano tra luglio e ottobre nuove aperture hanno arricchito l'offerta della piazza principale. *Brand* quali: Borsalino, Salvatore Ferragamo, Ermenegildo Zegna, Dolce & Gabbana, Emporio Armani, hanno completato il polo *luxury*.

Si segnala inoltre l'avvio dei progetti di Damiani/Rocca e Fratelli Rossetti, le cui aperture sono previste nelle prime settimane del 2022. Tra ottobre e novembre, sono state inaugurate le *boutique* di Nau Ottica e Piquadro - The Bridge. In area *check-in* a dicembre ha aperto la nuova Edicola Hudson (sostituendo con un'unica unità i negozi Moleskine, Piquadro e Gallo). Per quanto riguarda il *food & beverage* nel 2021 nei terminal gestiti da SEA hanno operato 43 bar e ristoranti, per una superficie occupata di circa 8.967 m² (+5.944 m² rispetto al 2020), di cui 6.609 m² a Malpensa Terminal 1 e 2.358 m² a Linate. Anche in questo ambito al Terminal 1, nel corso dell'anno hanno riaperto gradualmente tutti i punti *food* ad eccezione di Caffè Milano e della *food court* vicino al controllo passaporti mentre nel mese di luglio è stato inaugurato il nuovo Motta Bar al Satellite Nord. Sullo scalo di Linate la nuova area commerciale del Corpo F ha visto l'inaugurazione di una caffetteria Motta caratterizzata da ampi spazi con la scelta dei materiali impiegati e degli arredi che rispetta l'immagine e i colori propri del *brand*, pur con un tocco di innovazione e nel mese di novembre con l'offerta di pizza con servizio al tavolo Saporè. L'area arrivi ha visto la riapertura di Rinaldini e a giugno lo spazio completamente rinnovato di Saporè, con la proposta di pizza al taglio. Alle registrazioni a novembre hanno riaperto Pizza Chef e Mc Donald's, mentre ai gate sono rimasti operativi: Caffè Milano e FERRARI Spazio Bollicine. In *air side*, agli imbarchi remoti, ha riaperto anche Illy Caffè e al fine di migliorare la fruizione dell'area ai gate piano terra a dicembre è stata creata e personalizzata un'ampia area tavoli di fronte al chiosco Illy.

Aree retail operative degli aeroporti di Milano per milione di passeggeri (m²/passeggeri)

	2021	2020	2019
Malpensa T1	1.577	1.411	859
Malpensa T2	0	0	492
Linate	1.398	757	751

Fonte: SEA

PARCHEGGI

SEA gestisce direttamente i parcheggi dei propri scali e, dal 2014 anche di Orio al Serio. Il sistema *ViaMilano Parking* offre 10 tipologie di parcheggio per un totale di oltre 15.000 posti auto. La tenuta rispetto all'evidente calo del traffico è il risultato di una politica commerciale coerente con le abitudini di consumo in divenire, con attenzione alla continuità della relazione con la base clienti. Nel 2021 sono stati siglati nuovi accordi commerciali con nuove piattaforme *on line* dedicati alla vendita dei parcheggi aeroportuali al fine di aumentare la penetrazione e l'esposizione commerciale dei nostri prodotti sul web.

Numero di parcheggi (posti auto)

	2021	2020	2019
Malpensa T1	6.729	6.729	6.729
Malpensa T2	6.131	6.131	4.531
Linate	3.026	3.026	3.171
Totale	15.886	15.886	14.431

Nota: i dati si riferiscono solo al n. posti auto disponibili.

La crescita dei posti auto del Terminal 2 è dovuta alla disponibilità di 1.600 nuovi posti del Parcheggio Nidoli, attivi da marzo 2020.

Fonte: SEA

Il bisogno di assicurazione è stato tradotto in benefici concreti quali l'implementazione nei parcheggi di Linate e Malpensa della modalità di ingresso e uscita "touchless" per chi acquista *on line*, con l'introduzione del sistema di lettura *barcode* in sostituzione della digitazione manuale del PIN su tastierino.

In aggiunta, soprattutto sui canali *digital/social*, sono state proposte nuove soluzioni all'insegna della flessibilità per attivare la conversione all'acquisto quali il cambio prenotazione gratuito per acquisti *on line* e il "parking pass" cioè un credito a scalare utilizzabile in un arco temporale ampio.

Malpensa T1 - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2021	6.729	961.929	6,6
2020	6.729	153.667	4,2
2019	6.729	756.890	3,5

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno.

Fonte: SEA

Linate - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2021	3.026	292.301	7,4
2020	3.026	55.578	2,9
2019	3.171	116.688	1,2

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno.

Fonte: SEA

Malpensa T2 - Indicatori di performance del servizio parking

Anno	Capacità (n. posti)	Transiti auto paganti (n.)	Sosta media (gg.)
2021	6.131	5.299	1,7
2020	6.131	39.445	2,9
2019	4.531	274.261	2,5

Nota: i dati relativi alla capacità si riferiscono ai posti disponibili e utilizzabili nel corso dell'anno.

Fonte: SEA

QUALITÀ DEI SERVIZI AGLI OPERATORI DELLA CARGO CITY

Le attività di gestione e movimentazione delle merci e della posta in arrivo e in partenza nello scalo di Malpensa sono svolte da operatori indipendenti, che erogano i loro servizi in specifici settori di attività sulla base di accordi commerciali, attenendosi comunque in ogni caso alle norme e alle procedure contenute nel Regolamento di Scalo. I servizi merci offerti nell'aeroporto di Malpensa includono l'*handling* fisico di tutte le tipologie di merci trasportate per via aerea, a cui si affianca un'ampia offerta di servizi accessori quali i servizi di rappresentanza del vettore (incluso l'*handling* documentale), i servizi doganali, i servizi di trasporto merci via strada, il *booking* e la vendita di spazi a bordo degli aeromobili.

Presso l'aeroporto di Malpensa è stata introdotta dal 2014 una Carta dei Servizi Merci, al fine di:

- definire livelli di *performance* e di qualità che possano soddisfare le attese degli operatori che usufruiscono dei servizi di assistenza merci;
- assicurare a SEA la disponibilità di un sistema di governo e controllo delle prestazioni dei servizi *cargo* erogati nello scalo, al fine di garantire la qualità del risultato finale.

La misurazione dei livelli di qualità dei servizi merci definita dalla Carta utilizza, come elemento di riferimento, il sistema "Cargo iQ" promosso dalla IATA e definisce, tra gli altri, anche gli *standard* operativi e i livelli di servizio per i principali processi aeroportuali che ne fanno parte.

Qualità erogata

La Carta dei Servizi Merci prevede la misurazione dell'andamento di 10 indicatori della qualità del servizio analizzati attraverso rilevazioni effettuate con cadenza trimestrale. I parametri sono monitorati in auto-controllo dagli *handler* merci, sia con strumenti informatici (con analisi del 100% del fenomeno) che attraverso rilevazioni sul campo effettuate su un campione di eventi adeguatamente rappresentativi per numero e per frequenza di rilevazione. SEA effettua *audit* periodici sulle rilevazioni in autocontrollo almeno una volta l'anno.

Carta dei Servizi Merci 2021 – Indicatori di qualità erogata

Processo	Indicatore	Definizione	Valore
Allestimento merce	Corretto confezionamento dei carichi in partenza	Percentuale dei voli per i quali non si siano riscontrate anomalie nel confezionamento della merce rispetto al numero totale dei voli gestiti nel trimestre	Voli <i>cargo</i> : 98% Voli <i>pax</i> : 99%
Rispetto delle istruzioni del vettore	Merchi disguidate nello scalo	Percentuale di spedizioni incomplete o disguidate (avvio ad errato destino, mancato imbarco, imbarco incompleto).	0,75%
Puntualità in partenza	Ritardo dei voli in partenza dovuti alla gestione delle merci	Si considerano in ritardo i voli con partenza oltre i 15 minuti rispetto all'orario schedato	0,090%
Attesa sportello	Tempo di attesa agli sportelli di accettazione dei documenti relativi alle spedizioni in partenza	Tempo intercorrente tra l'arrivo allo sportello e il termine delle operazioni di accettazione Valori limite: • sportelli <i>export</i> : 25 minuti • sportelli <i>import</i> : 20 minuti	Rispetto del parametro nel 92% dei casi
Ricezione merce	Tempo massimo di attesa del camion per le operazioni di scarico della merce	Tempo intercorrente tra l'accettazione dei documenti e l'inizio delle operazioni di scarico del mezzo. (Il parametro assume diversi valori in relazione alle curve di presentazione medie dei mezzi presso i magazzini degli operatori <i>handling</i>)	Rispetto del parametro nel 90% dei casi
Consegna in aeroporto	Tempo limite per la consegna in aeroporto della merce in partenza	Percentuale di spedizioni consegnate entro i tempi limite sul totale delle spedizioni in partenza gestite dall' <i>handler</i>	95%
Merce pronta per il ritiro	Rispetto dei tempi per l'approntamento dei carichi in partenza	Percentuale calcolata rapportando i voli senza anomalie al totale dei voli assistiti da uno specifico <i>handler cargo</i>	97%
Interfaccia merce <i>import</i>	Rispetto della tempistica per la consegna in magazzino della merce in <i>import</i> dall'atterraggio del volo	Percentuale dei voli conformi alle tempistiche rapportato al numero totale dei voli con merci in arrivo	90%
Consegne <i>import</i>	Tempo di attesa per l'uscita delle merci dal magazzino <i>import</i>	Tempo intercorrente tra la presentazione della distinta in uscita e la consegna effettiva della spedizione al destinatario Valore di riferimento: <60 minuti	Rispetto del parametro nel 90% dei casi
Tempi di spunta	Rispetto della tempistica per la disponibilità al destinatario della merce in arrivo	Percentuale delle spedizioni la cui disponibilità al destinatario viene assicurata dall' <i>handler</i> entro tempi definiti	Rispetto del parametro nel 92% dei casi

Fonte: SEA

Qualità percepita

Attraverso un questionario compilabile in via telematica e distribuito ad ampia diffusione tra tutti gli operatori interessati alle attività merci di Malpensa (circa 200 soggetti interessati, comprendenti Compagnie Aeree, Agenti merci, Case di spedizione, Agenti Doganali ecc.) SEA rileva, almeno una volta l'anno, il livello di gradimento e di soddisfazione della clientela rispetto alla qualità dei servizi e delle strutture disponibili nell'area *Cargo*.

Carta dei Servizi Merci 2021 – Indicatori di qualità percepita

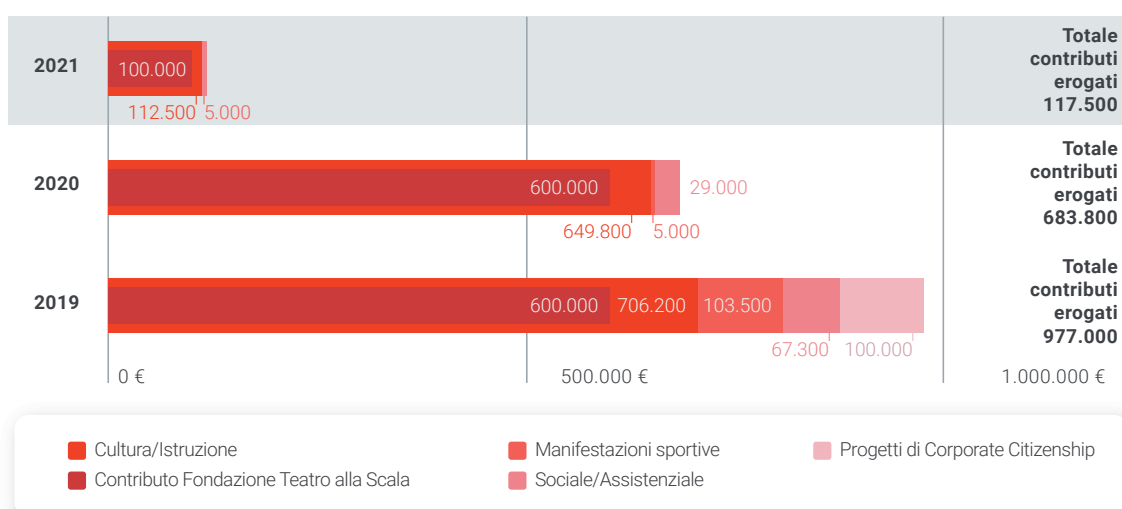
Item	Indicatore	Operatori soddisfatti
Sicurezza nell'area merci	Percezione del livello di sicurezza dei servizi alle merci nello scalo	70%
Sicurezza patrimoniale	Percezione sul livello di sicurezza patrimoniale	80%
Regolarità del servizio	Percezione sulla regolarità del servizio	65%
Pulizia e condizioni igieniche	Percezione sul livello di pulizia e di condizioni igieniche dell'area <i>cargo</i>	60%
Infrastrutture, impianti e attrezzature	Percezione su infrastrutture, impianti e attrezzature	60%
Servizi aggiuntivi	Percezione sui servizi aggiuntivi all'attività di <i>handling</i> disponibili nell'area <i>cargo</i>	70%
Informazione agli operatori e alla clientela	Percezione sull'efficacia della segnaletica esterna	65%
Informazione agli operatori e alla clientela	Percezione sui servizi di informazione	65%
Aspetti relazionali e comportamentali	Percezione sulla professionalità e cortesia degli addetti <i>handling</i> merci	75%
Integrazione modale	Percezione sul grado di accessibilità al <i>terminal</i> merci	70%
Integrazione modale	Percezione sulla qualità delle infrastrutture per l'integrazione modale	60%

Fonte: SEA

Investimenti in Corporate Citizenship

La maggior parte dei contributi liberali complessivamente erogati da SEA nell'ultimo triennio (oltre 1,7 milioni di euro) riguarda il sostegno a iniziative culturali, in particolare all'attività della Fondazione del Teatro alla Scala di Milano. Quale socio fondatore, SEA partecipa attivamente al raggiungimento degli obiettivi di diffusione della cultura musicale nel mondo e supporta la valorizzazione del patrimonio artistico nazionale, contribuendo a mantenerne elevato il livello qualitativo. Nel 2021 il flusso degli investimenti si è fortemente ridotto a causa del grave deterioramento delle *performance* economiche della società determinato dalla pandemia.

Erogazioni effettuate nell'ultimo triennio (euro)



Impatto del progetto “Job Agile”

Il progetto

Nel 2019 SEA ha destinato una erogazione liberale di 100.000 euro in favore dell'Ufficio di Piano dell'Ambito Distrettuale di Somma Lombardo e del Comune di Samarate, nella prospettiva di adottare un approccio più organico e proattivo in termini di supporto al benessere sociale del territorio di Malpensa. Il contributo era destinato alla realizzazione del “Progetto JOBAGILE” – inserito tra le priorità di programmazione per le politiche sociali dell'Ambito di Somma Lombardo – che si proponeva di realizzare percorsi di *coaching* professionale e successivi tirocini remunerati (per un periodo dai 3 ai 6 mesi) a beneficio di persone con situazione personale e familiare di fragilità ma con potenzialità occupazionali (disoccupati di lunga durata, persone con età superiore ai 50 anni, stranieri con barriere linguistiche e culturali, donne con carichi di cura dei figli, ecc.).

La realizzazione

L'esplosione della pandemia nel 2020 ha congelato l'attuazione del progetto, che ha preso avvio di fatto nel 2021, in condizioni comunque difficili a causa della situazione sanitaria ancora critica. Destinatari degli interventi sono stati i beneficiari del Reddito di Cittadinanza residenti nei Comuni dell'Ambito distrettuale per i quali è richiesta una presa in carico individualizzata da parte dei Servizi Sociali. La platea potenziale di beneficiari era costituita da circa 200 persone.

I risultati

Attraverso uno stretto coordinamento tra i Servizi Sociali di Comuni interessati, 4 realtà della cooperazione sociale selezionate tramite bando pubblico dall'Ufficio di Piano, il Centro per l'impiego di Gallarate e le aziende del sistema produttivo locale disponibili a ospitare i tirocinanti, nel corso dell'anno il progetto ha ottenuto i seguenti risultati:

- 49 persone sono state prese in carico, consentendo loro di riattivarsi nella ricerca di una occupazione;
- 37 persone sono state supportate dagli operatori nelle diverse fasi di ricerca attiva (ricerca diretta e *on line*, avvisi/annunci, invio candidature, agenzie per il lavoro);
- 14 tirocini sono stati avviati nei settori commercio/grande distribuzione, logistica, servizi e manutenzione del verde;
- 10 persone sono state assunte con contratto di lavoro a tempo determinato.

Grazie ad un residuo di risorse finanziarie non ancora impegnate, il progetto proseguirà nel primo semestre del 2022, erogando ulteriore supporto alle persone già assistite e avviando nuove prese in carico.

OUTCOME

L'outcome di SEA corrisponde all'impatto sistemico generato a beneficio del contesto socio-economico di riferimento. Definisce e misura in che modo la gestione del sistema aeroportuale sia riuscita a fungere da fattore abilitante e da catalizzatore dello sviluppo economico e sociale, attraverso la generazione di una connettività aerea di qualità adeguata e congruente con il profilo competitivo del sistema territoriale servito.

Connettività

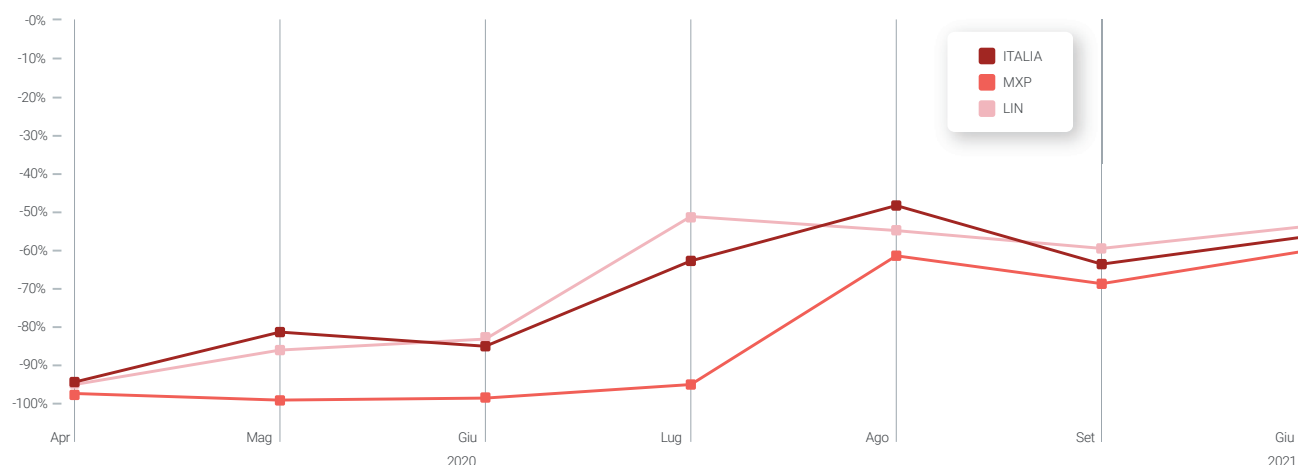
L'indice di connettività diretta è una misura migliore per definire l'outcome generato da un aeroporto, rispetto al semplice numero di destinazioni servite, poiché tiene conto anche del numero di frequenze disponibili per queste destinazioni e quindi della comodità nel raggiungerle.

La pandemia Covid-19 ha inciso drammaticamente sull'offerta di connettività aerea del trasporto aereo, che ha registrato un collasso sistemico in tutte le regioni europee. L'entità di questa riduzione è stata direttamente collegata alle misure messe in atto dai governi nei loro sforzi per contenere la propagazione del virus.

La perdita di connettività aerea incide fortemente sulle dinamiche economiche e sociali dei territori. Ricostruire la connettività aerea sarà quindi fondamentale per riattivare il turismo, gli affari, gli investimenti e il commercio.

Nell'estate 2020 la connettività degli aeroporti milanesi aveva parzialmente recuperato dalla decimazione dei voli avvenuta nei primi 6 mesi, portandosi a circa il 55% delle normali operazioni. A settembre il trend si è nuovamente invertito, per la mancanza di domanda e per le rinnovate restrizioni di viaggio conseguenti alla seconda ondata. A giugno 2021 la connettività si era riportata sui medesimi livelli dello stesso periodo dell'anno precedente, tranne poi ridursi nuovamente a causa dell'ennesima ondata di contagi che ha colpito l'Europa a fine 2021.

Gap di connettività diretta 2020-2021 vs.2019 – Italia e Aeroporti Milanesi



Fonte: ACI Europe, Airport Industry Connectivity Report 2021

INDICE DI CONNETTIVITÀ MONDIALE ED EUROPEO

In base agli ultimi dati disponibili, lo scalo di Malpensa in seguito alla pandemia è uscito dal *ranking* dei 30 aeroporti globalmente meglio connessi (occupando attualmente la 35° posizione, con un indice di connettività di 2,62), dopo essere stato nel 2019 in 28° posizione (2,58). Tale indice – riferito a una rete che comprende 3.908 aeroporti nel mondo - mostra il numero medio di voli necessari per raggiungere, partendo da un dato aeroporto, tutti gli altri scali del *network* considerato (mondiale o europeo) e rappresenta uno dei parametri strutturali più rilevanti di un aeroporto. Anche a livello di connettività europea (riferita a un campione di 480 aeroporti continentali) Malpensa scende dal 17° posto del periodo pre-pandemico al 21° del 2020, con un indice di 1,87. Invariata invece per Linate la posizione nella classifica dell'accessibilità continentale (98°) nonostante un lieve peggioramento dell'indice (2,22 vs. 2,19).

CONNETTIVITÀ E TEMPI DI VIAGGIO

Un indicatore in grado di dare una misura più puntuale del grado di accessibilità all'Europa da parte dei singoli aeroporti è basato sui tempi minimi di viaggio per raggiungere gli altri aeroporti europei.

Il tempo di viaggio comprende sia i tempi di volo sia i tempi di attesa negli scali intermedi (nel caso in cui per raggiungere una determinata destinazione sia necessario più di un volo). Per avere un termine di paragone assoluto, da Amsterdam (lo scalo meglio connesso a livello europeo) è possibile raggiungere in giornata 286 aeroporti europei con un tempo medio di connessione di 307 minuti. Una *performance* molto inferiore rispetto al periodo pre-pandemico, quando dal medesimo scalo era possibile raggiungere 377 aeroporti in un tempo medio di 272 minuti.

Indicatori di connettività e tempi di viaggio degli aeroporti di Milano

	2020		2019	
	MXP	LIN	MXP	LIN*
N° aeroporti europei connessi in giornata	288	267	372	-
Tempo medio di connessione (minuti)	434	451	317	-

*Scalo non operativo al momento della rilevazione

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021

In questa graduatoria l'aeroporto di Malpensa si colloca al 21° posto nel *ranking* europeo con 288 aeroporti collegati in giornata e tempi medi di connessione pari a 434 minuti. Malpensa ha visto deteriorarsi sensibilmente la propria *performance* causa pandemia. Situazione analoga per l'aeroporto di Linate, che si colloca al 30° posto nel *ranking* continentale e al 3° in quello nazionale, risultando collegata con 267 aeroporti raggiungibili in giornata con un tempo medio pari a 451 minuti.

ACCESSIBILITÀ AL PIL EUROPEO

Malpensa è il miglior aeroporto italiano – unico facente parte della top 15 - nel *ranking* continentale basato sulla quota di PIL europeo raggiungibile in tempi contenuti.

% PIL europeo raggiungibile in funzione del tempo di viaggio

	2020		2019	
	MXP	LIN	MXP	LIN*
% PIL europeo raggiungibile entro 2 ore	62,4	40,6	82,5	-
% PIL europeo raggiungibile entro 2-4 ore	21,8	26,3	16,7	-
Posizione nel ranking europeo	11°	23°	10°	-

*Scalo non operativo al momento della rilevazione

Fonte: ICCSAI Fact Book 2020, 2021

A differenza della connettività misurata solo in termini di numero di collegamenti, la raggiungibilità delle varie destinazioni in funzione del tempo di viaggio appare più indicativa della qualità dei collegamenti che un aeroporto è in grado di esprimere all'interno del *network* continentale. Malpensa si colloca all'11° posto (perdendo una sola posizione rispetto al periodo pre-pandemico) della classifica europea, con una *performance* anche in questo caso in netta contrazione rispetto al 2019. Lo scalo di Linate si colloca al 3° posto nella graduatoria nazionale e al 23° nel *ranking* europeo.

Impatto socio-economico generato dagli aeroporti

Anche durante il periodo pandemico il sistema aeroportuale milanese ha continuato a svolgere - sebbene in forma parziale rispetto agli anni precedenti - a beneficio dell'intero territorio lombardo e dell'intero Nord-Ovest italiano - il ruolo di attrattore di capitali, generatore di opportunità lavorative e attivatore o catalizzatore di iniziative di investimento. La piattaforma di dati attraverso cui viene misurato periodicamente l'impatto socio-economico generato dagli scali milanesi sul territorio ha tenuto conto delle mutate condizioni operative degli scali che hanno caratterizzato il 2020.

LE TIPOLOGIE DI IMPATTO ANALIZZATE

Impatto diretto

È generato dall'insieme delle attività economiche che forniscono servizi ai passeggeri e alle merci operando all'interno del sedime aeroportuale (ad esempio: vettori, negozi, bar e ristoranti, autonoleggi, banche, spedizionieri, *handler*, enti di stato, società di *catering*, ecc.). È stato ricostruito partendo dall'elenco delle aziende che hanno richiesto l'emissione di *badge* per operare all'interno degli scali. L'occupazione media per settore e unità locale è stata ricavata incrociando banche dati Istat nazionali e regionali, letteratura dedicata ai sistemi aeroportuali e verifiche condotte direttamente presso gli aeroporti. Il valore della produzione è stato stimato applicando ai dati occupazionali gli indici di produttività media per addetto.

Impatto indiretto e indotto

L'impatto indiretto è quello generato dalle attività che forniscono servizi a passeggeri e merci operando all'esterno del sedime aeroportuale e dalle filiere di fornitura attivate dai gestori delle attività dirette. L'impatto indotto è invece rappresentato dall'incremento di domanda finale causata dalla spesa dei percettori di reddito coinvolti a vario titolo nelle attività innescate dalla presenza dell'aeroporto. Gli effetti indiretti e indotti sono stati stimati utilizzando moltiplicatori economici (rispettivamente leonteviano e keynesiano), come è prassi comune per gli studi di impatto economico. Questi moltiplicatori sono basati su modelli *input-output* dell'economia nazionale, opportunamente regionalizzati, così da essere calibrati al caso lombardo. Il modello cattura ciò che ogni azienda o settore devono acquistare da ogni altro settore, al fine di produrre un valore di 1 euro di beni o servizi.

Impatto catalitico

Sotto la definizione di impatto catalitico si riassume l'insieme degli effetti statici e dinamici generati dalla presenza di un aeroporto a favore dell'attrattività e della competitività dell'area interessata dalla sua attività. Creando connettività, l'aeroporto innesca o amplifica meccanismi di sviluppo socio-economico che fanno da *booster* per la crescita economica del territorio.

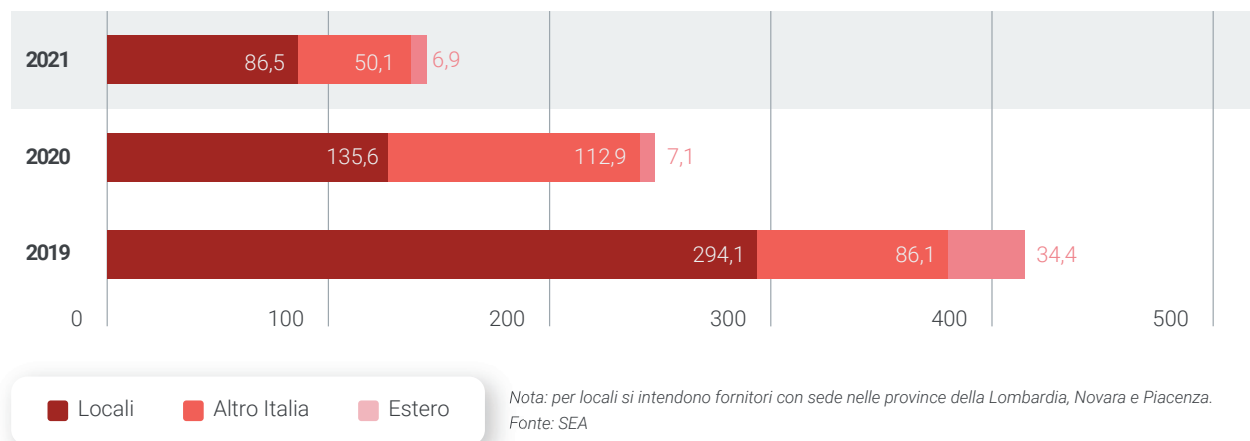
Sulla base dei dati relativi all'impronta socio-economica degli scali milanesi - contenuti in diversi studi commissionati al *Centro per lo Sviluppo dei Territori e dei Settori della LIUC Business School* e coordinati dal prof. Massimiliano Serati - il sistema aeroportuale SEA ha continuato a registrare nel 2021 - in conseguenza della persistenza della pandemia - una forte riduzione degli impatti diretto, indiretto, indotto e catalitico rispetto al 2019, sebbene il *trend* faccia segnare una sensibile inversione di tendenza rispetto al 2020.

Le ricadute complessive sul territorio lombardo sono quantificabili in circa 28 miliardi di euro, alle quali ha corrisposto l'attivazione di poco più di 215 mila posizioni lavorative.

IMPATTO DI SEA SULLA SUPPLY CHAIN

L'impatto economico generato sul territorio circostante dalla sola attività del Gruppo SEA in termini di acquisto di forniture di beni e servizi, nel 2021 è stato pari a 87 milioni di euro, corrispondente al 60% degli acquisti in valore complessivamente effettuati dal Gruppo.

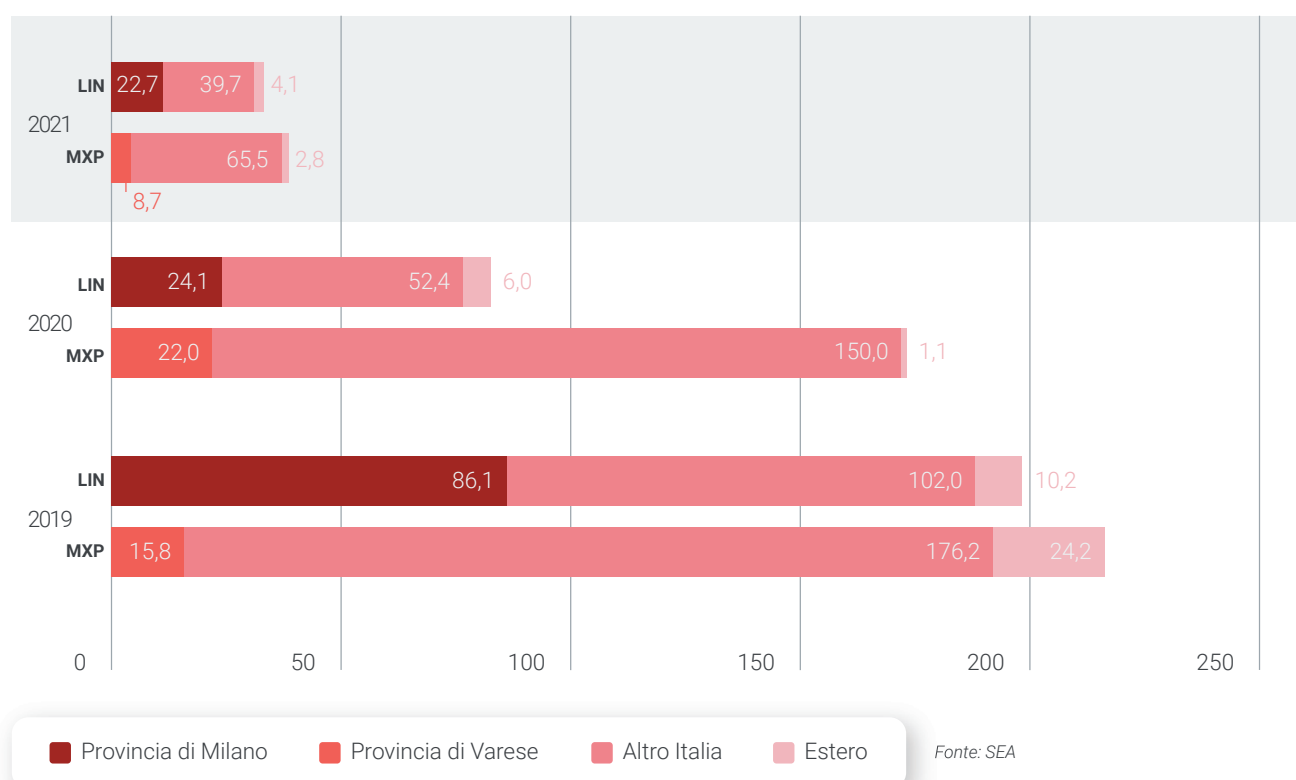
Valore ordini per provenienza geografica (milioni di euro)



Tale risultato è stato ottenuto nonostante SEA non svolga processi di selezione dei fornitori per provenienza geografica, sia per i vincoli derivanti dalle gare a evidenza pubblica sia per la precisa scelta del Gruppo di privilegiare gli aspetti qualitativi, economici e di sostenibilità della fornitura.

Nello scalo di Linate il valore degli ordini effettuati presso fornitori localizzati nella provincia di Milano è stato pari al 34% (36% in media nel periodo 2019-2021), mentre nello scalo di Malpensa il valore degli ordini rivolti a fornitori presenti nella provincia di Varese è stato pari all'11% (10% in media nel periodo 2019-2021).

Linate e Malpensa - Valore ordini per appartenenza territoriale (milioni di euro)



Impatto socio-economico diretto di Malpensa

Lo scalo di Malpensa nel 2021 ha registrato una sensibile riduzione – rispetto all'anno precedente - sul fronte della presenza di unità produttive (484 vs. 553, -12,5%), che ha a sua volta determinato un calo dell'occupazione attivata di circa 1.500 unità lavorative (-7,5%).

Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Malpensa

	N° imprese	Occupazione attivata	Valore della produzione (mio euro)
2019	563	20.977	5.109
2020	553	19.615	2.876
2021	484	18.141	3.040

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

Inverte la tendenza, invece, il valore della produzione realizzato all'interno del sedime di Malpensa, che nel 2021 è cresciuto del 5,7%, attestandosi a poco più di 3 miliardi di euro.

L'IMPATTO OCCUPAZIONALE DIRETTO DI MALPENSA SUI COMUNI CUV

Dall'analisi della distribuzione sul territorio delle ricadute occupazionali dirette generate dall'aeroporto di Malpensa, emerge come l'80,6% degli occupati risieda in Lombardia, il 6,1% nella vicina Provincia di Novara e l'11% circa sia invece residente fuori regione.

Impatto occupazionale di Malpensa sui comuni CUV

Anno	Occupazione diretta totale attivata da Malpensa	Occupazione diretta attivata presso i comuni CUV	% CUV sul totale
2019	20.977	4.292	20,4
2020	19.615	4.079	20,7
2021	18.141	3.839	21,1

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati SEA

In Provincia di Varese, dove ha sede l'aeroporto di Malpensa, risulta occupata oltre la metà degli addetti (50,5%), mentre i comuni del CUV raccolgono oltre il 20% dell'occupazione generata dallo scalo (il 41,9% circa dell'occupazione direttamente generata da Malpensa in Provincia di Varese).

Impatto socio-economico indiretto e indotto di Malpensa

L'impatto indiretto generato dallo scalo di Malpensa (riferibile alle filiere di fornitura esterne delle unità produttive operanti all'interno del sedime) nel 2021 è attestato su poco più di 11 mila posizioni di lavoro attivate a fronte di circa 1,1 miliardi di euro di valore della produzione generata. L'impatto indotto (riconducibile all'incremento di domanda aggregata generato dal monte salari e stipendi attribuiti ai lavoratori operanti all'interno del sedime aeroportuale) è invece pari a poco meno di 8,5 migliaia di posizioni lavorative attivate e 1,4 miliardi di valore della produzione.

Evoluzione dell'impatto indiretto e indotto di Malpensa

Anno	Impatto indiretto		Impatto indotto	
	Occupazione	Valore della produzione (mio euro)	Occupazione	Valore della produzione (mio euro)
2019	12.908	1.817	9.770	2.397
2020	12.070	1.023	9.136	1.349
2021	11.163	1.081	8.449	1.427

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT

Impatto socio-economico catalitico di Malpensa

Il concetto di impatto catalitico si coniuga con l'idea che l'aeroporto contribuisca a generare (facendone parte) una sorta di "ecosistema", di cui l'aeroporto è inizialmente volano e poi *co-pivot*.

Le dinamiche catalitiche potrebbero quindi essere le forze che nel lungo periodo aggregano, sul territorio di riferimento dell'aeroporto, persone, attività produttive, competenze e tecnologie. Contestualizzando l'esistenza di impatti di tipo catalitico nella più generale idea di attrattività territoriale, risulta evidente che:

- l'attivazione catalitica tende a diventare significativa e trasversale solo oltre una certa soglia dimensionale dell'aeroporto ed è correlata in maniera non lineare con i flussi di traffico;
- non sempre è agevole identificare e separare le diverse declinazioni dell'impatto catalitico;
- esistono dei meccanismi di retroazione, anche se relativamente più deboli, attraverso i quali il contesto economico induce a sua volta lo sviluppo dell'aeroporto.

LE COMPONENTI DELL'IMPATTO CATALITICO DI MALPENSA ANALIZZATE

Commercio internazionale

Le imprese manifatturiere presenti sul territorio di riferimento che beneficiano dei collegamenti aerei verso i mercati di esportazione.

Turismo

L'accessibilità aerea facilita l'arrivo di un numero maggiore di turisti per un Paese. La spesa di questi turisti è in grado di supportare una vasta gamma di attività: hotel, ristoranti, negozi, servizi di intrattenimento e divertimento, noleggio di auto ecc.

Attrazione e ritenzione di investimenti produttivi sul territorio

Un fattore chiave che le aziende tengono in conto quando prendono decisioni circa la localizzazione di uffici, impianti di produzione o magazzini è la presenza di un aeroporto internazionale.

IL RUOLO DI MALPENSA NEL COMMERCIO INTERNAZIONALE

È noto che i volumi di merci trasportate per via aerea da e verso l'Italia rappresentano una quota trascurabile (2% circa) dei flussi di commercio estero nazionale e che il vettore principale rimane quello marittimo.

Ciò potrebbe far supporre che l'impatto catalitico di tipo commerciale sia irrilevante. Il quadro tuttavia cambia se si prendono in considerazione i valori delle merci trasportate per via aerea, che nel 2021 - nonostante la crisi pandemica - hanno corrisposto al 9,3% dell'*import-export* italiano.

Evoluzione dei flussi *import-export* di merci trasportate per via aerea in Italia (mio euro)

	Importazioni + Esportazioni			Esportazioni		
	Totale Italia	Italia via aerea	Nord Italia via aerea	Totale Italia	Italia via aerea	Nord Italia via aerea
2019	901.938	84.119	52.812	473.753	53.435	35.036
2020	787.518	76.019	45.673	423.348	43.623	29.302
2021	937.197	87.626	53.626	499.841	50.303	33.730
CAGR	0,6%	0,7%	0,3%	0,9%	-1,0%	-0,6%
Crescita 21/20	19,0%	15,3%	17,4%	18,1%	15,3%	15,1%
Quota 2019		9,3%*	62,8%**		11,3%*	65,6%**
Quota 2020		9,7%*	60,1%**		10,3%*	67,2%**
Quota 2021		9,3%*	61,2%**		10,1%*	67,1%**

* Italia via aerea/Italia tot

** Nord via aerea/Italia via aerea

Nota: ultimo trimestre stimato

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT

Complessivamente le merci transitate da e per l'Italia per via aerea sono state pari 87,6 miliardi di euro, in sensibile risalita rispetto all'anno precedente (+15,2%) e superiori anche al livello del 2019 (quando avevano raggiunto quota 84 miliardi). Se invece ci si concentra sulle esportazioni si osserva come il 10,1% delle esportazioni italiane in valore si è mosso nel 2021 per via aerea (contro il 10,3% del 2020). Il 67,1% di questa quota è transitato attraverso gli aeroporti del Nord Italia (stabile rispetto all'anno precedente).

I flussi in valore di *import-export* (42,9 miliardi, +6,4 miliardi rispetto all'anno precedente, +0,7 miliardi sul 2019) che sono transitati da Malpensa corrispondono a circa il 4,6% del commercio estero italiano (che nel 2021 ha registrato un rimbalzo del 19% dopo il crollo del 2020, attestandosi sui 937,7 miliardi di euro).

Il ruolo di Malpensa su questo fronte ha continuato a rivelarsi di assoluto rilievo, non tanto sul versante dell'incidenza sul valore totale delle esportazioni italiane (corrispondente al 5,4%), quanto su quello dell'incidenza sulle esportazioni nazionali dirette al di fuori dell'UE (dove il ruolo del *cargo aereo* risente meno della competizione della logistica su ferro e gomma), che nel 2021 ha rappresentato il 10,5% (sebbene in discesa rispetto al 12,3% del 2019 e all'11,5% del 2020).

Incidenza del traffico *cargo* di Malpensa sul valore delle esportazioni italiane (mio euro)

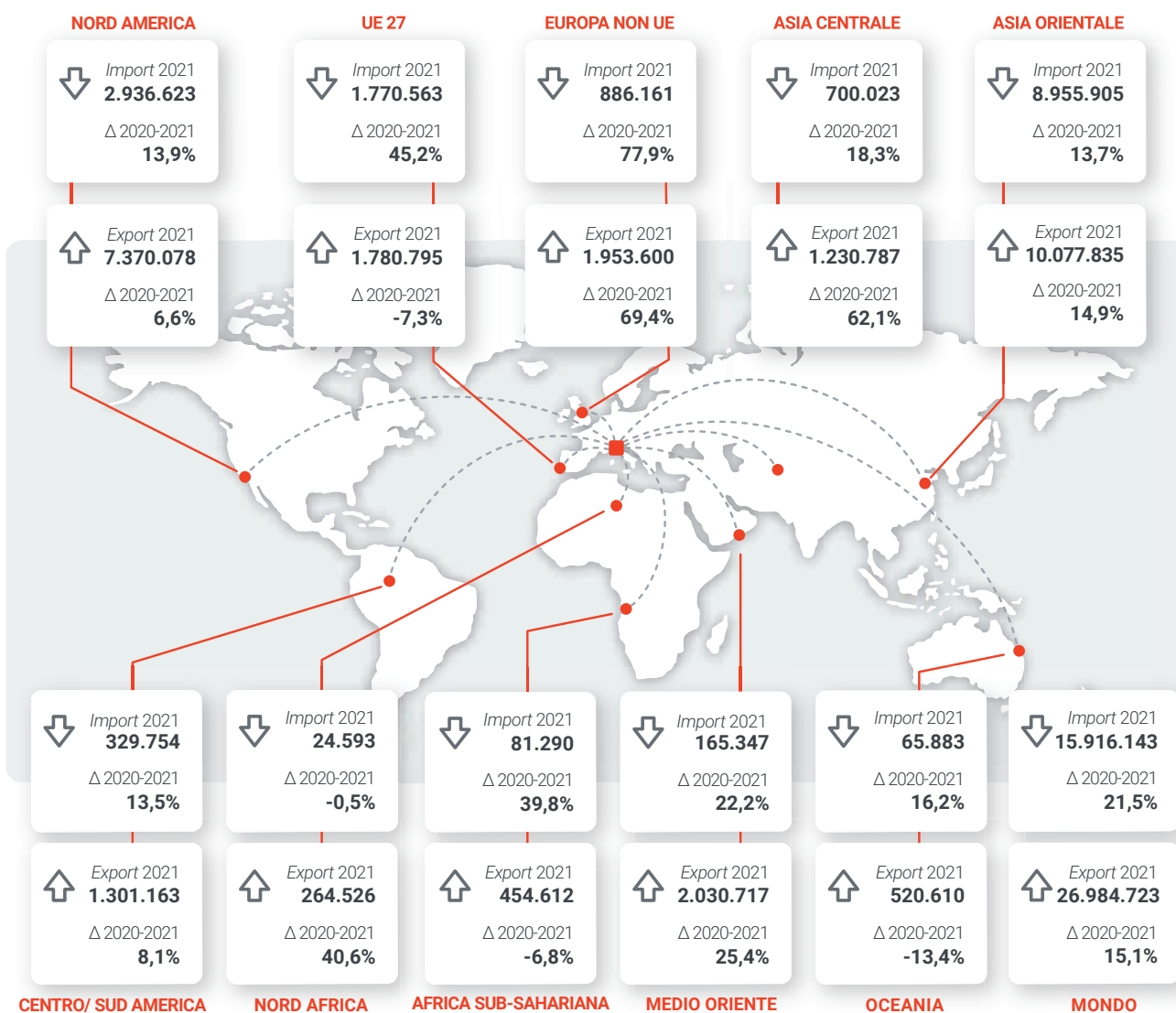
Anno	Export Italia	Export via Malpensa	Export via Malpensa/ Export Italia	Export Italia Extra-UE	Export via Malpensa Extra-UE	Export via Malpensa Extra-UE/Export Italia Extra-UE
2019	475.930	28.029	5,9%	209.841	25.837	12,3%
2020	423.348	23.441	5,5%	188.030	21.520	11,5%
2021	499.841	26.985	5,4%	239.840	25.204	10,5%

Fonte: elaborazione SEA e Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb (Ultimo trimestre stimato)

Rispetto ai flussi di merce che transitano per la *Cargo City* di Malpensa, le importazioni sono state pari a poco meno di 16 miliardi di euro (contro i 13,1 miliardi del 2020), mentre le esportazioni sono salite a 26,9 miliardi (rispetto ai 23,4 miliardi dell'anno precedente).

I principali mercati di riferimento sono l'Asia Orientale, il Nord America e l'UE. A questi si aggiungono il Medio Oriente e il resto d'Europa *extra-UE* quando si considera il valore delle esportazioni. La consistente ripresa del commercio internazionale nel 2021 ha determinato un sostanzioso incremento del valore sia delle importazioni (+21,5%) che delle esportazioni (+15,1%). I mercati significativi che hanno registrato i rimbalzi più importanti per le merci gestite da Malpensa sono stati quelli dell'Europa *extra-EU* (+77,9% *import*, +69,4% *export*), dell'Asia Centrale (+18,3 *import*, +62,1% *export*) e del Medio Oriente (+22,2% *import*, +25,4% *export*). Per i primari mercati del Nord America e dell'Asia Orientale si sono invece avute risalite meno vistose, sebbene importanti, sia per l'*import* (rispettivamente +13,9% e +13,7%) che per l'*export* (+6,6% e +14,9%).

Evoluzione flussi import-export in valore via Malpensa per aree geografiche (.000 euro)



Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb
Ultimo trimestre stimato

Per quanto riguarda l'analisi dei flussi di merce relativi ai principali comparti industriali (che insieme totalizzano il 93,5% delle importazioni e il 93% delle esportazioni in valore gestite da Malpensa nel 2021) spicca il forte recupero – per quanto riguarda le importazioni – dei prodotti chimico-plastici (in cui ha giocato un ruolo non secondario il fatto che Malpensa sia stato un *hub* logistico di primo piano per i vaccini anti-Covid) e dei mezzi di trasporto (rispettivamente +62,7% e +44,8% sul 2020), oltre che dei mobili/arredamento (+37,5%).

Evoluzione flussi import-export in valore via Malpensa per comparti industriali (.000 euro)

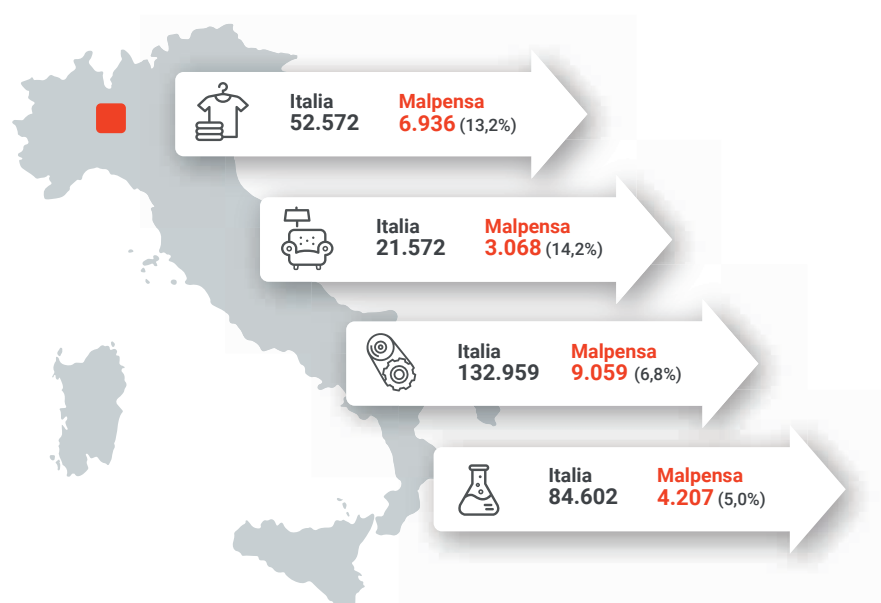
	Import 2019	Import 2020	Import 2021	Δ 2020-2021 (%)	Export 2019	Export 2020	Export 2021	Δ 2020-2021 (%)
Meccanica	8.459.519	7.597.192	8.930.680	17,5	9.115.982	7.479.011	9.059.531	21,1
Moda/abbigliamento	1.506.978	1.639.642	1.304.919	-20,4	7.910.733	5.866.633	6.936.611	18,2
Chimica/plastica	1.698.791	1.891.258	3.076.718	62,7	4.052.918	4.734.950	4.207.919	-11,1
Mobili/arredamento	999.800	702.003	965.485	37,5	2.758.209	2.137.870	3.068.669	43,5
Mezzi di trasporto	682.572	418.257	605.524	44,8	1.615.489	1.262.756	1.823.812	44,4
Totale	13.347.660	12.248.352	14.883.326	21,5	25.453.331	21.481.220	25.096.542	16,8

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb
Ultimo trimestre stimato

In controtendenza invece, sempre per quanto riguarda l'import, il comparto della moda/abbigliamento (-20,4%). Forte rilancio per quanto riguarda i flussi delle esportazioni, in particolare per i comparti dei mezzi di trasporto (+44,4%), mobili/arredamento (+43,5%) e meccanica (+21,1%). Unico settore in controtendenza è stato quello della chimica/plastica, che ha fatto segnare un saldo negativo dell'11,1% rispetto al 2020.

I dati esposti continuano a confermare la centralità del ruolo di Malpensa per la bilancia commerciale del settore manifatturiero del Nord Italia. Guardando infatti alle quote di export transitate da Malpensa sul totale nazionale, suddivisi per comparti industriali, emerge come per i comparti moda/abbigliamento, meccanica e chimica/plastica le esportazioni gestite dalla Cargo City di Malpensa, abbiano tuttora un'incidenza significativa e in crescita (tranne che per la chimica/plastica) rispetto al 2020 (rispettivamente pari al 13,2%, al 6,8% e al 5,0%), mentre continua la crescita – sia in valore assoluto che come quota (14,2%) – dell'export del comparto mobili/arredamento gestito dalla Cargo City di Malpensa.

Quote di esportazioni di alcuni comparti industriali transitate da Malpensa (mio euro)



Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb
Ultimo trimestre stimato

Nel 2021 dalla Cargo City di Malpensa è transitata quasi la metà e oltre un terzo in valore di tutte le esportazioni italiane del settore moda/abbigliamento destinate ai ricchi e dinamici mercati del Far East e del Nord America, così come oltre un quarto delle esportazioni, destinate nei medesimi mercati, del comparto mobili/arredamento. Rilevanti anche le quote di export destinate all'estremo Oriente via Malpensa da parte delle industrie nazionali della chimica/plastica (23,9%) e della meccanica (20,7%).

Quote di esportazioni transitate da Malpensa e dirette nei principali mercati mondiali (mio euro)

	2019		2020		2021	
	Nord- America	Asia Orientale	Nord- America	Asia orientale	Nord- America	Asia orientale
Moda/abbigliamento						
Totale export Italia	4.708	8.110	3.519	8.162	4.012	9.694
Totale export via Malpensa	1.752	4.961	1.190	3.754	1.354	4.342
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	37,2%	61,2%	33,8%	46,0%	33,7%	44,8%
Meccanica						
Totale export Italia	10.908	10.186	12.247	11.722	14.982	13.395
Totale export via Malpensa	2.491	2.998	2.064	2.546	2.692	2.783
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	22,8%	29,4%	16,8%	21,7%	18%	20,7%
Chimica/plastica						
Totale export Italia	7.145	4.253	8.779	5.855	7.882	6.200
Totale export via Malpensa	1.886	1.131	2.214	1.306	1.369	1.481
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	26,4%	26,6%	25,2%	22,3%	17,4%	23,9%
Mobili/arredamento						
Totale export Italia	4.192	2.546	2.201	1.718	3.247	2.216
Totale export via Malpensa	710	674	514	463	833	638
Totale export via Malpensa/Totale export Italia	16,9%	26,5%	23,3%	26,9%	25,6%	28,8%

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT-Coeweb
Ultimo trimestre stimato

IL RUOLO DI MALPENSA NELL'INDUSTRIA TURISTICA LOMBARDA

L'esistenza di una correlazione positiva e significativa tra connettività aeroportuale e attrattività turistica è ormai patrimonio consolidato in letteratura.

Sulla scorta dei dati prodotti in seno all'Osservatorio turistico-aeroportuale LIUC – SEA si stima che:

- nel 2021 l'aeroporto di Malpensa abbia veicolato sul territorio lombardo circa 2,2 milioni di turisti (-5,3 milioni rispetto al 2019), dei quali 1,6 milioni internazionali;
- a permanenza media sul territorio lombardo è stata pari a circa 4 giorni per i visitatori internazionali e circa 3 per i nazionali;
- la spesa media giornaliera è stata pari a circa 400 euro per i turisti esterni e 315 euro per quelli italiani.

In questo modo è stata stimata la spesa totale complessiva generata dagli afflussi turistici transitati da Malpensa e riversata sul territorio lombardo. Questi valori, rapportati alla produttività media per addetto in ogni settore considerato, hanno generato inoltre i dati sull'impatto occupazionale catalitico.

La dimensione economica dell'*incomìng* turistico nel 2021 è stimata in circa 3,3 miliardi di euro (-4,8 miliardi di euro rispetto al 2019). La dimensione occupazionale generata dall'*incomìng* turistico riferibile a Malpensa è di poco inferiore alle 49.000 unità (-60 mila unità rispetto al 2019).

Impatto socio-economico generato dai flussi turistici transitati per Malpensa nel 2021



Malpensa

2.197.710 Incomers

8.664.981 Notti sul territorio

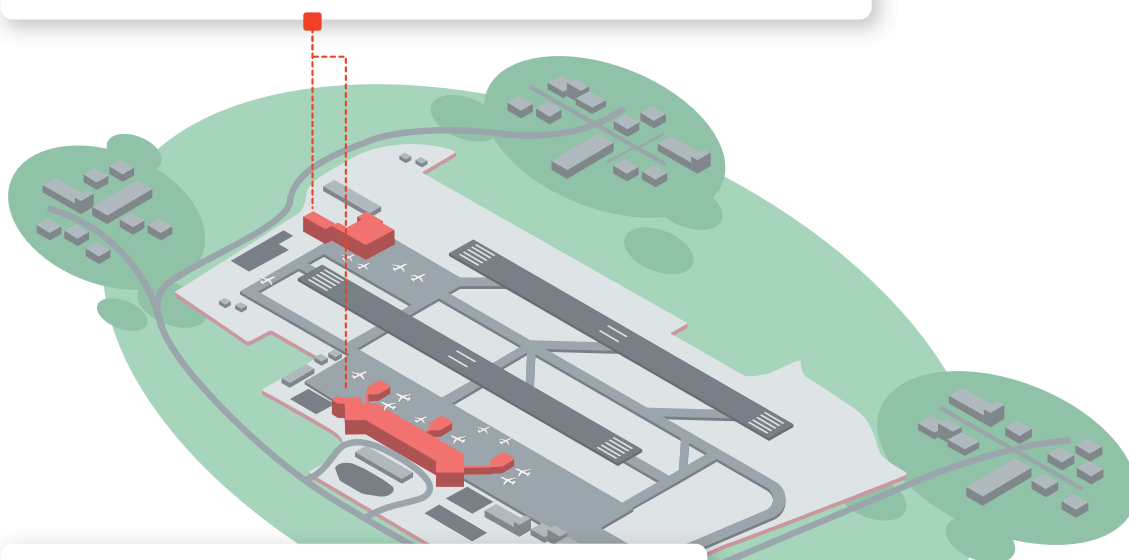
3,9 Permanenza media (gg)

384 Spesa per notte (euro)

1.499 Spesa totale per passeggero (euro)

3.294 Valore della produzione (mio euro)

48.818 Effetto occupazionale



Spesa Totale passeggero internazionale (€)



138,9



497,2



310,8



588,6



138,9

TOTALE 1.674,5

Spesa per notte visitatore internazionale (€)



33,1



118,4



74,0



140,2



33,1

TOTALE 398,7

Spesa Totale passeggero nazionale (€)



89,1



307,4



206,8



344,7



91,9

TOTALE 1.039,9

Spesa per notte visitatore nazionale (€)



27,0



93,1



62,7



104,5



27,9

TOTALE 315,1

Evoluzione dell'impatto catalitico turistico di Malpensa

	2019	2021	Δ% 21 vs. 19
Incomers	7.612.619	2.197.710	-71,1
Notti trascorse sul territorio	18.976.210	8.664.981	-54,3
Permanenza media (gg)	2,5	3,9	+56,0
Spesa per notte (euro)	429	384	-10,5
Spesa totale per passeggero (euro)	1.064	1.499	+40,9
Valore della produzione (mio euro)	8.098	3.294	-59,4
Effetto occupazionale	119.961	48.818	-59,2

Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

IL RUOLO DI MALPENSA NELL'ATTRATTIVITÀ DELLE IMPRESE LOCALI

Per definire il ruolo giocato dallo scalo di Malpensa nel determinare le decisioni di atterraggio (e/o di mantenimento) degli investimenti produttivi (impianti produttivi, sedi commerciali e/o logistiche) da parte degli attori del comparto industriale nel 2019 è stata realizzata una *survey* rivolta a 81 imprese manifatturiere nazionali ed estere localizzate nell'immediato *hinterland* dell'aeroporto.

Le imprese intervistate sono localizzate principalmente nell'area collocata a est di Malpensa (Asse del Sempione), sui territori dei comuni di Varese, Gallarate, Busto Arsizio, Legnano e Saronno ed esprimono un numero complessivo di occupati pari a circa di 8.400 unità.

Dalla *survey* emerge una spiccata vocazione al commercio internazionale: poco meno della metà del fatturato delle imprese intervistate è destinato all'esportazione. Malpensa rappresenta un asset di rilievo per il tessuto industriale del territorio, che veicola un terzo delle proprie esportazioni *extra-UE* per via aerea.

Propensione all'export e ruolo di Malpensa



Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

Rilevanza assegnata a Malpensa dal comparto industriale del territorio

Livello di rilevanza	1	2	3	4	5
Importanza per lo sviluppo del <i>business</i>	1,2%	19,8%	30,9%	30,9%	17,3%
Importanza per scelta/mantenimento della localizzazione	3,7%	16,0%	37,0%	27,2%	16,0%

Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

Come si evince dai risultati della *survey* relativi alla rilevanza del ruolo giocato da Malpensa, il 79,1% (sommatoria dei rispondenti che hanno assegnato i valori 3, 4 e 5) delle imprese del campione attribuisce alla vicinanza dell'aeroporto intercontinentale un'importanza mediamente elevata per lo sviluppo del proprio *business*. Inoltre, l'80,2% delle imprese intervistate definisce la presenza dell'aeroporto di Malpensa come un fattore condizionante la scelta di localizzazione/mantenimento della propria unità produttiva.

Fattori abilitanti dello sviluppo industriale territoriale generati dall'aeroporto

Livello di rilevanza	1-2	3	4-5
Logistica merci	37,0%	28,4%	34,6%
Logistica persone	9,9%	30,9%	59,3%
Disponibilità capitale umano	34,6%	32,1%	33,3%
Specializzazione produttiva	19,8%	32,1%	48,1%
Visibilità e comunicazione	23,5%	27,2%	49,4%
Capillarità della rete logistica	21,0%	35,8%	43,2%

Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

Dalla valutazione relativa ai fattori abilitanti dello sviluppo del *business*, le imprese del campione hanno evidenziato un ruolo particolarmente significativo assolto dall'aeroporto in termini di: logistica delle persone, visibilità e alta riconoscibilità della localizzazione, livello complessivo di infrastrutturazione logistica e concentrazione di imprese operanti in una medesima filiera produttiva.

L'impatto socio-economico complessivo di Malpensa

Mettendo insieme i risultati ottenuti dalle stime delle diverse tipologie di impatto considerato, emerge come Malpensa nel 2021 abbia generato un impatto socio-economico complessivo – con livelli di intensità variabile all'interno di un bacino territoriale che, a seconda dei processi considerati, va dall'immediato *hinterland*, alla Lombardia, all'intero Nord Italia – corrispondente a 24 miliardi di valore della produzione generato e circa 180 mila posizioni occupazionali attivate.

Impatto socio-economico cumulato di Malpensa

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio euro)
Diretto	18.141	3.040
Indiretto	11.163	1.081
Indotto	8.449	1.427
Catalitico	142.216	18.421
<i>di cui Commercio internazionale</i>	85.169	14.831
<i>di cui Turismo</i>	48.818	3.294
<i>di cui Localizzazione imprese</i>	8.229	296
Totale	179.969	23.969

Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

Impatto socio-economico diretto di Linate

In termini di impatto diretto a Linate nel 2021 si contavano 313 (-4,0% rispetto all'anno precedente) attività economiche presenti e si stima che, a fronte di queste, siano state attivate circa 11,8 mila posizioni occupazionali (+5,5% rispetto al 2020). Spicca il peso degli Enti di Stato, degli operatori di *handling* e dei vettori ma anche il ruolo di SEA, che incide per circa il 7,1% del dato complessivo.

Nel 2021 un contributo rilevante è venuto anche dal settore manutenzione, per effetto dei lavori di ristrutturazione dello scalo che hanno "movimentato" in pianta (sostanzialmente) stabile numerosi addetti.

Il valore della produzione è pari a 1.752 milioni di euro (+11,1% sul 2020).

Impatto socio-economico diretto generato dall'aeroporto di Linate

	N° imprese	Occupazione attivata	Valore della produzione (mio euro)
2019	342	11.956	2.475
2020	326	11.210	1.577
2021	313	11.829	1.752

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

Impatto socio-economico indiretto e indotto di Linate

L'impatto indiretto generato dallo scalo di Linate (riferibile alle filiere di fornitura esterne delle unità produttive operanti all'interno del sedime) nel 2021 è risalito al di sopra delle 7 mila posizioni di lavoro attivate, a fronte di 623 milioni di euro di valore della produzione generata.

Evoluzione dell'impatto indiretto e indotto di Linate

Anno	Impatto indiretto		Impatto indotto	
	Occupazione	Valore della produzione (mio euro)	Occupazione	Valore della produzione (mio euro)
2019	7.357	880	5.568	1.162
2020	6.898	561	5.221	740
2021	7.279	623	5.509	822

Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati SEA e ISTAT

L'impatto indotto (riconducibile all'incremento di domanda aggregata generato dal monte salari e stipendi attribuiti ai lavoratori operanti all'interno del sedime aeroportuale) è invece pari ad oltre 5,5 mila posizioni lavorative attivate e 822 milioni di valore della produzione. Anche su questo fronte hanno inciso in misura significativa i lavori di ristrutturazione dell'aerostazione.

Impatto catalitico turistico di Linate

L'impatto catalitico di tipo turistico generato dallo scalo (non rilevato nel 2020 per l'inconsistenza dei flussi di traffico complessivi) evidenzia una generazione di valore economico pari a 681 milioni di euro, cui corrisponde l'attivazione di 9,8 mila posizioni occupazionali.

Il confronto tra l'impatto catalitico 2021 e quello generato in epoca pre-pandemica evidenzia come, a fronte del dimezzamento degli *incomers* – le notti trascorse sul territorio si siano ridotte solo del 22%, a causa dell'innalzamento della permanenza media (aumentata di oltre il 50%). Ciò impatta sull'entità della spesa totale per passeggero (superiore di un terzo rispetto al 2019) e contiene la riduzione del valore della produzione e dell'effetto occupazionale attivato al 30% circa dei livelli pre-Covid.

Impatto socio-economico generato dai flussi turistici transitati per Linate nel 2021



Fonte: elaborazione Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS su dati ISTAT

Evoluzione dell'impatto catalitico turistico di Linate

	2019	2021	Δ% 21 vs. 19
Incomers	2.104.054	1.076.891	-48,8
Notti trascorse sul territorio	4.628.919	3.661.429	-22,6
Permanenza media (gg)	2,20	3,4	+54,5
Spesa per notte (euro)	214	186,2	-13,1
Spesa totale per passeggero (euro)	470,8	633,0	+33,9
Valore della produzione (mio euro)	990,6	681	-31,2
Effetto occupazionale	14.315	9.851	-31,0

Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

L'impatto socio-economico complessivo di Linate

Mettendo insieme i risultati ottenuti dalle stime delle diverse tipologie di impatto considerato, emerge come Linate nel 2021 abbia generato un impatto socio-economico complessivo – con livelli di intensità variabile all'interno di un bacino territoriale che, a seconda dei processi considerati, va dall'immediato *hinterland*, alla Lombardia – corrispondente a circa 3,9 miliardi di valore della produzione generato e 35 mila posizioni occupazionali attivate.

Impatto socio-economico cumulato di Linate nel 2021

Tipologia di impatto	Effetto occupazionale	Valore della produzione (mio euro)
Diretto	11.829	1.752
Indiretto	7.279	623
Indotto	5.509	822
Catalitico turistico	9.851	681
Totale	34.918	3.878

Fonte: Centro sullo Sviluppo dei Territori e dei Settori - LIUC BS

VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO^{1 2}

Il valore economico generato è posto all'ultimo stadio del processo di creazione del valore di SEA, a significare la sua derivazione e dipendenza da una equilibrata, efficace e lungimirante gestione dei capitali, che rende possibile un'offerta di servizi competitiva e la generazione di effetti positivi sistemici (outcome) in grado di sorreggere e consolidare nel tempo il successo economico-finanziario dell'organizzazione.

Performance economiche del Business Aviation

I ricavi gestionali relativi al *Business Aviation* (diritti aeroportuali e tariffe per la gestione delle infrastrutture centralizzate, servizi per la sicurezza e tariffe per l'utilizzo di aree regolamentate) registrati nel 2021 sono stati pari a 195,8 milioni di euro (+35,1% rispetto all'anno precedente, in conseguenza della ripresa del traffico legata alla pandemia), pari al 60,2% dei ricavi totali del Gruppo.

La componente preponderante dei ricavi *Aviation* è rappresentata dai proventi da diritti e infrastrutture centralizzate, che nel 2021 hanno pesato per l'87,4% del totale, seguiti dai corrispettivi per i servizi di sicurezza (8,6%) e da quelli per l'utilizzo di spazi in regime regolamentato (4,0%).

Incidenza ricavi da attività *Aviation*

	2021	2020
Ricavi gestione <i>Aviation</i> (migliaia di euro)	195.850	144.952
Ricavi <i>Aviation</i> (% su ricavi totali)	60,2	58,8
Altri ricavi (% su ricavi totali)	39,8	41,2

Fonte: SEA

Tipologia di ricavi da attività *Aviation* (migliaia di euro)

	2021	2020	% su totale Ricavi <i>Aviation</i>
Diritti e infrastrutture centralizzate	171.140	127.111	87,4
Controlli di Sicurezza	16.838	11.217	8,6
Utilizzo spazi in regime regolamentato	7.872	6.624	4,0
Totale	195.850	144.952	100

Fonte: SEA

Performance economiche del business Non Aviation

Incidenza ricavi da attività *Non Aviation*

	2021	2020
Ricavi di gestione <i>Non Aviation</i> (migliaia di euro)	116.650	91.846
Ricavi <i>Non Aviation</i> (% su ricavi totali)	35,9	37,3
Altri ricavi (% su ricavi totali)	64,1	62,7

Fonte: SEA

⁽¹²⁾ I valori del 2020 per le attività business aviation, business non aviation e per il valore generato e distribuito agli stakeholder sono stati riesposti a seguito della prossima uscita dal Gruppo di SEA Energia.

Tipologia di ricavi da attività *Non Aviation*

	2021 (migliaia di euro)	2020 (migliaia di euro)	% su totale Ricavi <i>Non Aviation</i>
<i>Retail</i>	37.333	26.975	32,0
Parcheggi	33.699	23.396	28,9
<i>Cargo</i>	17.824	16.644	15,3
Pubblicità	4.403	4.193	3,8
<i>Premium service</i>	6.505	4.816	5,6
<i>Real estate</i>	1.204	2.108	1,0
Servizi e altri ricavi	15.682	13.714	13,4
Totale	116.650	91.846	100

Fonte: SEA

I ricavi gestionali relativi al *business Non Aviation* registrati nel 2021 sono stati pari a 116,7 milioni di euro (+27% rispetto all'anno precedente, a fronte della ripresa del traffico) e hanno rappresentato il 35,9% dei ricavi totali del Gruppo. La voce di ricavo più significativa del *business Non Aviation* è costituita dalle attività *retail* (32,0% del totale) seguita dai parcheggi (28,9%), con un aumento rispetto al 2020 rispettivamente del 38,4% e del 44,0%. Per i ricavi *retail*, l'aumento è del 40,2% per i ricavi degli *shop* e del 36,1% per il *food & beverage* rispetto allo scorso esercizio.

RETAIL

La voce di ricavo più significativa del *retail* è rappresentata dalla voce *shop* (43,4% del totale), seguita dal *food & beverage* (25,3%), dal *car rental* (24,1%) e infine da servizi bancari (7,1%).

Tipologia di ricavi *Retail*

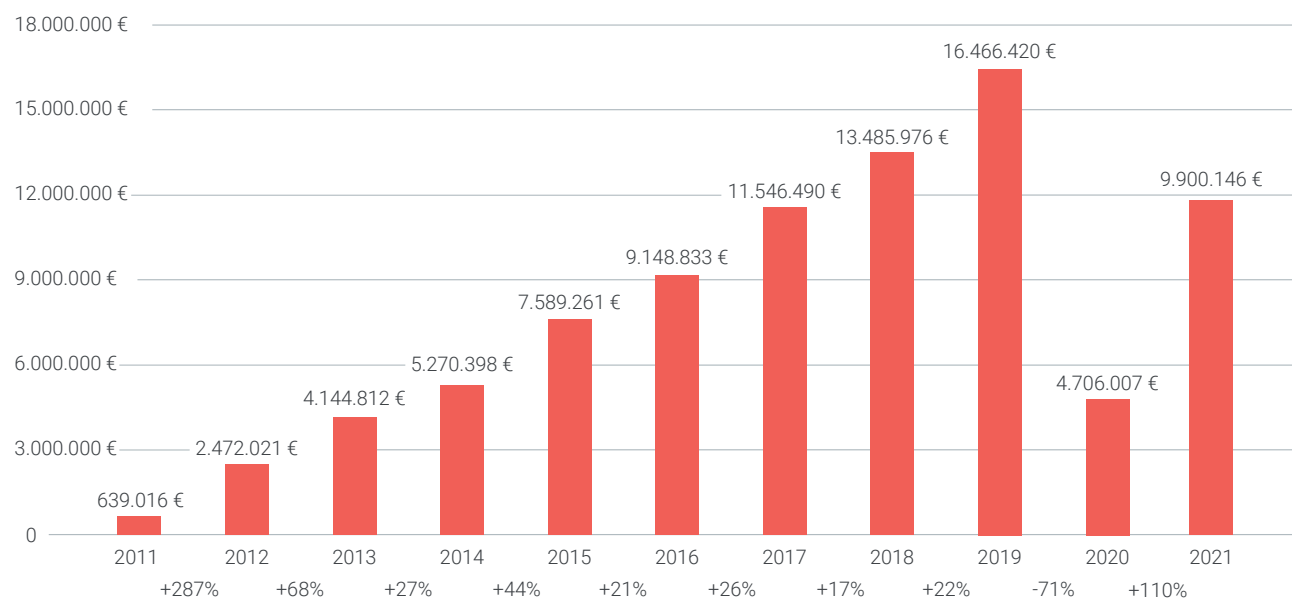
Fatturato servizi al dettaglio	2021 (migliaia di euro)	2020 (migliaia di euro)	% su totale <i>Retail</i> 2021
<i>Shop</i>	16.219	11.570	43,4
<i>Food & beverage</i>	9.460	6.952	25,3
<i>Car Rental</i>	8.995	5.997	24,1
Servizi bancari	2.659	2.456	7,1
Totale ricavi <i>Retail</i>	37.333	26.975	100

Fonte: SEA

E-COMMERCE

Le performance del sito e-commerce SEA nel 2021 hanno registrato un importante recupero del fatturato (+110% vs 2020) rispetto alla battuta d'arresto del 2020 causata dall'emergenza Covid-19. In linea con i trend di mercato, cresce la propensione all'acquisto da dispositivi mobili (app e mobile) con una quota pari al 28% del totale vendite, in crescita di 5 punti percentuali rispetto al 2020.

Trend annuale fatturato totale E-commerce: 2011-2021



Fonte: SEA

Il lancio del nuovo sito e-commerce alla fine del 2021 ha dato una ulteriore spinta alle vendite *on line* del periodo natalizio. Il nuovo sito, che nasce *mobile first*, è una combinazione di nuove tecnologie, miglioramento della *user experience* e *restyling* grafico, e ha l'obiettivo di guidare l'utente con fluidità e facilità alla conversione.

Inoltre, a luglio 2021 è stato lanciato il nuovo sito Milano Malpensa Boutique, il portale dei *brand* del lusso presenti al *Terminal 1* di Malpensa, grazie al quale i passeggeri possono sfogliare i cataloghi e prenotare a distanza i prodotti degli *shop* aderenti all'iniziativa.

Il sito il cui obiettivo è l'incremento delle vendite della galleria commerciale di Malpensa, rappresenta il primo passo verso un'evoluzione digitale dell'offerta commerciale della Piazza del Lusso di Malpensa *Terminal 1*, resa ancora più indispensabile dai mutamenti nelle abitudini di consumo in corso da anni ma accelerati dalla pandemia, introducendo un nuovo canale di presentazione dell'offerta e di vendita e puntando ad ampliare la *customer base*.

Il portale ha come *target* di riferimento i passeggeri altospendenti in partenza dall'area *Extra-Schengen* – in particolare russi, cinesi, mediorientali, il cui comportamento di acquisto risulta già maggiormente orientato all'interazione tra fisico e digitale.

Milano Malpensa Boutique accoglie attualmente a bordo un catalogo di circa 2.000 prodotti e 4 negozi: Etro, Montblanc, Dufry (con una selezione di prodotti di alta fascia) e Ferrari Spazio Bollicine. L'ingresso di altre *boutique* del lusso è attualmente in trattativa.

Il traffico a sito è andato progressivamente crescendo, grazie anche alle campagne *marketing* di supporto, arrivando a raggiungere picchi del 6% di traffico interessato presente a sito sul totale dei passeggeri in *target*.

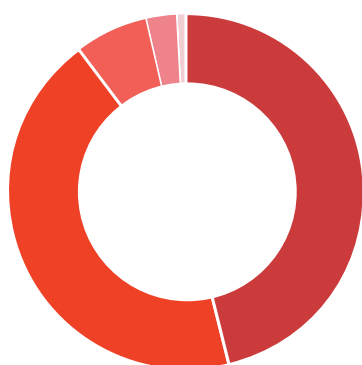
Il valore generato e distribuito agli stakeholder

Nel 2021 SEA ha generato valore economico per un importo pari a 325,2 milioni di euro, in aumento del 31,9% rispetto all'anno precedente. Il 97,9% di questo valore (318,5 milioni di euro) è stato distribuito agli *stakeholder* sotto forma di pagamenti e altre forme di trasferimento (+5,7% rispetto all'anno precedente), passando da 301,3 a 318,5 milioni. I principali percettori di questo valore sono stati i fornitori, ai quali sono stati distribuiti 147,6 milioni (134,7 milioni nell'anno precedente) pari al 46,3% del totale e le risorse umane, cui sono stati erogati 138,7 milioni (43,5% del valore complessivamente distribuito). La quota di valore erogata ai fornitori di capitale è stata di 21,4 milioni pari al 6,7% del valore distribuito (20,3 milioni nel 2020). La quota destinata alla pubblica amministrazione - sotto forma di imposte e tasse - è stata pari a 8,7 milioni (2,7% del valore distribuito). È stata infine pari allo 0,2%, anche per il 2021, la parte di valore distribuito destinata alla società e al territorio, corrispondente alla somma delle liberalità erogate a enti e associazioni del terzo settore a titolo di supporto per progetti di carattere culturale, umanitario, scientifico e sportivo.

Prospetto del valore economico generato e distribuito dal Gruppo (migliaia di euro)

		2021	2020
Valore economico direttamente generato		325.232	246.515
a) Ricavi	Ricavi di gestione	325.232	246.515
Valore economico distribuito		318.500	301.317
b) Costi operativi riclassificati	Costi di materiali di consumo e altri costi operativi riclassificati	147.594	134.710
c) Costi commerciali	Costi commerciali	1.977	2.039
d) Retribuzioni e <i>benefit</i> delle risorse umane	Costi del lavoro	138.642	134.262
e) Pagamenti ai fornitori di capitali	Dividendi distribuiti nell'esercizio	2	6
	Oneri finanziari	21.428	20.313
f) Pagamenti alla Pubblica Amministrazione	Imposte sul reddito correnti e oneri tributari	8.738	9.303
g) Investimenti nella comunità	Liberalità, sponsorizzazioni e collaborazioni	118	684
Valore economico trattenuto	<i>Calcolato come differenza tra il Valore economico generato e il Valore economico distribuito</i>	6.732	(54.802)

Valore economico distribuito nel 2021



46,3%	Valore distribuito ai fornitori di beni e servizi
43,5%	Valore distribuito ai dipendenti
6,7%	Valore distribuito ai fornitori di capitale
2,7%	Valore distribuito alla Pubblica Amministrazione
0,04%	Valore distribuito alla comunità
0,6%	Altro

Fonte: SEA

INTRODUZIONE ALLA TASSONOMIA

Cos'è la Tassonomia UE

Nell'ambito della strategia dell'Unione Europea (finalizzata allo sviluppo sostenibile e la transizione verso un'economia a basso contenuto di carbonio) e del Piano d'Azione per la Finanza Sostenibile della Commissione Europea, un ruolo centrale è assunto dal sistema di classificazione o "tassonomia" delle attività sostenibili, che è definito nel Regolamento (UE) 2020/8525 del 18 giugno 2020 ("Regolamento"), il quale fornisce un sistema unificato di classificazione delle attività economiche che possono essere considerate eco-sostenibili.

L'obiettivo del Regolamento è di aumentare la trasparenza del mercato, consentendo agli operatori dei mercati finanziari di costruire prodotti e portafogli finanziari "ambientalmente sostenibili" sulla base delle informazioni fornite da imprese finanziarie e non finanziarie.

In particolare, il Regolamento sulla Tassonomia stabilisce una classificazione delle attività economiche sostenibili dal punto di vista ambientale.

Il Regolamento definisce sei obiettivi ambientali:

- Mitigazione dei cambiamenti climatici
- Adattamento ai cambiamenti climatici
- Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine
- Transizione verso un'economia circolare
- Prevenzione e riduzione dell'inquinamento
- Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Il 4 giugno 2021, la Commissione europea ha adottato gli atti delegati che stabiliscono tali criteri di vaglio tecnico soltanto con riferimento ai primi due obiettivi ambientali (mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici).

Cosa comporta la Tassonomia

In linea con le disposizioni del Regolamento, qualsiasi impresa soggetta all'obbligo di pubblicare una Dichiarazione Non Finanziaria deve includere all'interno della DNF informazioni su come e in che misura le attività dell'impresa siano associate ad attività economiche considerate ecosostenibili ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento stesso.

In particolare, con riferimento all'esercizio di *reporting* 2021 le imprese non finanziarie devono rendicontare:

- la quota del loro fatturato proveniente da prodotti o servizi associati ad attività economiche considerate ecosostenibili ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento;
- la quota delle loro spese in conto capitale (*CapEx*) e la quota delle spese operative (*OpEx*) relativa ad attivi o processi associati ad attività economiche considerate ecosostenibili ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento.

Tali KPI devono essere rendicontati soltanto con riferimento alle cosiddette attività ammissibili ("*eligible*"): un'attività economica può essere considerata ammissibile se è inclusa in quelle elencate all'interno dei sopraccitati atti delegati.

Approccio adottato da SEA nell'applicazione del Regolamento Delegato

A seguito di un'analisi delle richieste normative ed un confronto con ulteriori attori del settore aeroportuale, il Gruppo ha esaminato l'eventuale presenza dei requisiti secondo cui è possibile determinare se una o più attività economiche del Gruppo rientrano nelle descrizioni delle attività contenute negli allegati I e II dell'Atto Clima, al fine di considerarle ammissibili. Inoltre, si evidenzia che sono state considerate le più recenti note interpretative pubblicate dalla Commissione Europea¹ sull'implementazione dell'Articolo 8 del Regolamento UE sulla Tassonomia (2020/852).

Sulla base delle assunzioni sopra esposte, le attività economiche rientranti nella Tassonomia UE individuate come riferibili a SEA – così come descritte nell'*Annex 1* e 2 del Regolamento Delegato - sono state:

¹Commissione Europea: FAQ del 20 Dicembre 2021 e note interpretative del 2 febbraio 2022.

Annex 1 - Contributo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici

a. Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio.

Costruzione, ammodernamento, manutenzione e gestione di infrastrutture necessarie per il funzionamento a zero emissioni di CO₂ dallo scarico degli aeromobili o per le operazioni proprie dell'aeroporto, nonché per la fornitura di energia elettrica e di aria condizionata agli aeromobili in sosta. (...)

b. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada.

Acquisto, finanziamento, *leasing*, noleggio e gestione di veicoli per il trasporto di passeggeri su strada in aree urbane e suburbane. (...) Le attività economiche di questa categoria comprendono anche servizi di autobus di linea a lunga percorrenza, noleggi speciali, escursioni e altri servizi occasionali di autobus da turismo, navette aeroportuali (anche all'interno degli aeroporti), gestione di scuolabus e autobus per il trasporto. (...)

Annex 2 - Contributo sostanziale all'adattamento ai cambiamenti climatici

Infrastrutture aeroportuali

Costruzione, ammodernamento e gestione di infrastrutture necessarie per il funzionamento a zero emissioni di CO₂ dallo scarico degli aeromobili o per le operazioni proprie dell'aeroporto, nonché per la fornitura di energia elettrica e di aria condizionata agli aeromobili in sosta. (...)

Per quanto riguarda l'attività denominata "Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio", la descrizione è stata interpretata nel senso di identificare una attività di costruzione, ammodernamento e gestione di infrastrutture necessarie per il funzionamento a zero emissioni di CO₂:

- dallo scarico degli aeromobili
- per le operazioni proprie dell'aeroporto.

È stato pertanto adottato un criterio di individuazione delle attività economiche cautelativo, molto vicino a quello identificabile riferendosi ai criteri di vaglio tecnico.

È stato inoltre fatto riferimento solo alle attività economiche elencate negli *Annex* in cui fosse esplicito il richiamo all'attività aeroportuale e sono state invece escluse altre attività economiche (ad es. Edilizia e attività immobiliari) che potrebbero ipoteticamente rientrare nella sfera delle attività riferibili alla gestione aeroportuale.

Il gruppo SEA si riserva, in ogni caso, di rivedere questa impostazione alla luce sia di eventuali ulteriori chiarimenti da parte del legislatore o di organi tecnici che delle prassi prevalentemente adottate all'interno del comparto di appartenenza.

Indicatori delle attività economiche "eligible" di SEA

Si espongono di seguito gli indicatori di ricavi e di investimenti (*CapEx*) ammissibili alla tassonomia per quanto concerne la mitigazione dei cambiamenti climatici.

Le spese operative (*OpEx*) non sono state riportate in quanto di entità non significativa.

Indicatori delle attività economiche "eligible" di SEA

	Totale (.000 euro)	% Eleggibile	% Non eleggibile
Ricavi	325.231	0,9%	91,9%
CapEx	38.442	9,6%	90,4%

Fonte: SEA

Impegno

IMPEGNO

PARAMETRI ESG INTEGRATI NELLA STRATEGIA

L'integrazione dei parametri ESG nella strategia aziendale è stata realizzata attraverso la formulazione di una *Sustainability Vision* di lungo periodo e di un Piano di Sostenibilità che individua obiettivi di medio termine coerenti con tale *vision*. L'approccio adottato per la realizzazione di questi strumenti di pianificazione comprende i seguenti strumenti metodologici:

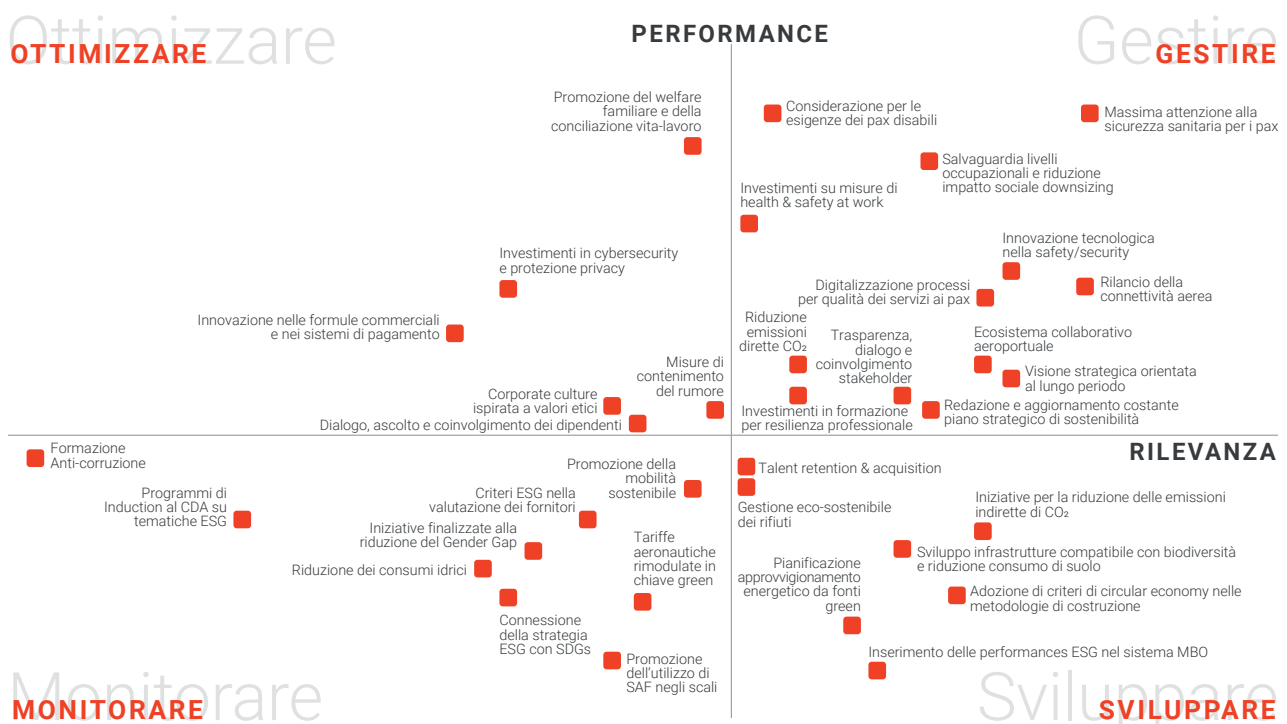
- analisi dello scenario ESG, sia complessivo (EU *Green New Deal*, Strategia per una Mobilità Sostenibile e Intelligente, Riforma BEI, ecc.) che specifico dell'*aviation industry* europea (Pacchetto *aviation* del "Fit for 55", opposizione ai piani di espansione di aeroporti europei, misure di riduzione del traffico aereo da parte di singoli paesi europei);
- valutazione delle *policy* e dei *framework* sulla sostenibilità prodotti all'interno dell'industria internazionale del trasporto aereo (EU *Pact for Sustainable Aviation*, *Destination 2050*, *Sustainability Strategy for Airports*, ecc.);
- analisi di *benchmarking* condotta su un gruppo di aeroporti europei in merito alle strategie e ai piani di sostenibilità;
- formulazione di una matrice delle priorità strategiche di sostenibilità.

Quest'ultimo *tool* è stato realizzato congiuntamente con l'analisi di materialità che nel 2020 ha portato alla definizione della matrice di materialità 2020-2022.

La matrice delle priorità strategiche di sostenibilità ha le seguenti proprietà:

- definisce la griglia tematica di riferimento del Piano di Sostenibilità;
- è stata costruita incrociando la media delle valutazioni sia di rilevanza (quanto è importante l'argomento) che di *performance* (valutazione dei risultati sinora ottenuti da SEA sull'argomento) degli *item* espressi dai 111 *stakeholder* esterni e dai 19 *manager* SEA;
- individua 4 quadranti comprendenti rispettivamente: le *issues* su cui pianificare azioni di sviluppo (quadrante "sviluppare"), quelle su cui mantenere invariato il livello di impegno (quadrante "gestire"), quelle su cui vanno rimodulate le risorse impegnate (quadrante "ottimizzare") e quelle che al momento non risultano primarie ma su cui va mantenuta una costante osservazione (quadrante "monitorare");
- fornisce indicazioni sugli ambiti di intervento prioritari da considerare nella definizione di un Piano di Sostenibilità a medio termine.





Matrice delle priorità strategiche di sostenibilità di SEA



Fonte: SEA

Mettendo a fattor comune le evidenze degli strumenti prima descritti è stato prodotto il *framework* della strategia di sostenibilità di SEA. Seguendo il modello “Sustainable Strategy for Airport” proposto da ACI Europe, il *framework* si articola in 3 principali ambiti d’impatto (ambientale, sociale, economico), ciascuno dei quali è a sua volta articolato in 3 temi, secondo lo schema sotto riportato.

SEA ESG Strategic Framework




Strategic Pillars	Strategic topics	Items
 ENVIRONMENTAL IMPACTS	Net Zero 2030 Airports	<ul style="list-style-type: none"> - Azzeramento emissioni CO₂ Scope 1 e 2 - Riduzione emissioni Scope 3
	Green Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> - Green constructions & refurbishments - Water management - Waste management
	Good Neighborhood	<ul style="list-style-type: none"> - Noise management - Biodiversity policy
 SOCIAL IMPACTS	High quality travel	<ul style="list-style-type: none"> - Incremento qualità servizi erogati ai passeggeri - Accessibilità e servizi per i passeggeri a ridotta mobilità
	Empowered people	<ul style="list-style-type: none"> - Valorizzazione della diversity & inclusion
	Partnership with community	<ul style="list-style-type: none"> - Noise management - Biodiversity policy
 ECONOMIC IMPACTS	Sustainable Supply Chain	<ul style="list-style-type: none"> - Applicare criteri ESG nelle scelte d’acquisto - Monitorare il livello di rischio ESG nella filiera di fornitura
	Modal Shift	<ul style="list-style-type: none"> - Aumentare la quota di accessibilità agli scali delle modalità di trasporto green
	Economic development	<ul style="list-style-type: none"> - Rafforzare la connettività aerea per migliorare l’impatto catalitico degli scali
Enablers factors		
 SUSTAINABLE GOVERNANCE	Stakeholder Engagement	<ul style="list-style-type: none"> - Puntare alla ricerca di soluzioni condivise coinvolgendo gli stakeholder
	Management by ESG objectives	<ul style="list-style-type: none"> - Adottare decisioni di business sostenibili inserendo criteri ESG in MBO

Fonte: SEA

A complemento del *framework* sono stati individuati dei “fattori abilitanti” trasversali che andranno sempre più a caratterizzare la governance dei processi ESG:

- lo *stakeholder engagement*, da intendersi quale prassi da affermare in maniera diffusa e continuativa che spinga l'azienda a ricercare soluzioni e definire azioni in maniera condivisa con gli *stakeholder* interessati,
- l'introduzione di obiettivi ESG all'interno dei sistemi di remunerazione variabile del *top management*.

Sistemi di gestione certificati connessi con gli obiettivi di sostenibilità

Strategic Pillars	Strategic topics	Items	Certified Management System
 ENVIRONMENTAL IMPACTS	Net Zero 2030 Airports	<ul style="list-style-type: none"> - Net zero emissioni CO₂ Scope 1 e 2 - Riduzione emissioni Scope 3 	<ul style="list-style-type: none"> - Airport Carbon Accreditation 4+ Level¹ - ISO 50001²
	Green Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> - Certificazioni green delle costruzioni - Water management - Waste management 	<ul style="list-style-type: none"> - BREEAM In Use³ - ISO 14001⁴ - Make It Sustainable⁵
	Good Neighborhood	<ul style="list-style-type: none"> - Noise management - Biodiversity policy 	<ul style="list-style-type: none"> - ISO 14001
 SOCIAL IMPACTS	High quality travel	<ul style="list-style-type: none"> - Incremento qualità servizi erogati ai passeggeri - Accessibilità e servizi per i passeggeri a ridotta mobilità 	<ul style="list-style-type: none"> - ISO 9001⁶ - ISO 27001⁷ - Data Register UNI CE⁸ - Certificazione si Servizio TUV Italia⁹
	Empowered people	<ul style="list-style-type: none"> - Valorizzazione della diversity - Azzeramento gender pay gap 	<ul style="list-style-type: none"> - ISO 45001¹⁰ - Family Audit¹¹
 ECONOMIC IMPACTS	Sustainable Supply Chain	<ul style="list-style-type: none"> - Applicare criteri ESG nelle scelte d'acquisto - Monitorare il livello di rischio ESG nella filiera 	<ul style="list-style-type: none"> - ISO 37001¹² - Make It Sustainable
	Modal Shift	<ul style="list-style-type: none"> - Aumentare la quota di accessibilità agli scali delle modalità di trasporto green 	<ul style="list-style-type: none"> - Airport Carbon Accreditation 4+ Level

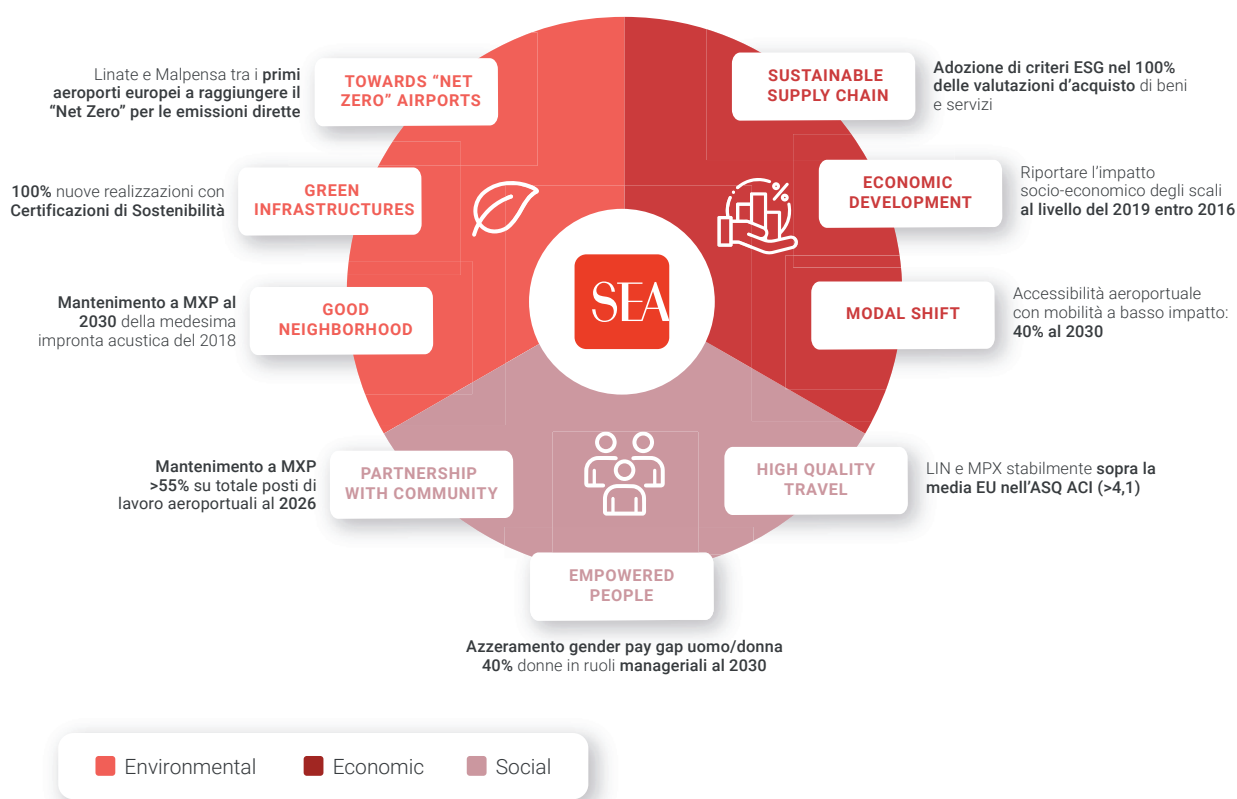
Fonte: SEA

- 1) Conseguimento del «Net-Zero» per le emissioni dirette di CO₂ al 2030
- 2) Standard internazionale per la gestione dell'energia
- 3) Certificazione delle prestazioni ambientali degli edifici (Corpo F Linate)
- 4) Sistema di Gestione Ambientale
- 5) Applicazione di principi di sostenibilità per i processi di maintenance
- 6) Sistema di Gestione per la Qualità dei servizi erogati.
- 7) Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni.
- 8) Adeguamento delle infrastrutture aeroportuali per l'accessibilità dei PRM
- 9) Servizio di assistenza ai PRM
- 10) Sistema di gestione per la Sicurezza e la Salute dei Lavoratori.
- 11) Certificazione dei processi di pari opportunità e work-life balance
- 12) Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione.

Un fattore da evidenziare, nella valutazione degli impegni di sostenibilità dell'azienda, è costituito dal pacchetto di sistemi di gestione certificati, che costituiscono il retroterra di prassi e di cultura ESG che SEA ha alimentato e consolidato nell'ultimo decennio. A presidio di ciascuno dei nove ambiti programmatici (tranne due, per i quali non sono contemplate certificazioni) sono presenti uno o più sistemi di gestione certificati che, in alcuni casi (ad esempio l'*Airport Carbon Accreditation level 4+*), costituiscono il vero e proprio "motore" del processo di miglioramento delle *performance* di sostenibilità, mentre in altri rappresentano una piattaforma di capacità acquisite (in termini di consuetudine al miglioramento continuo, di ricerca di prassi virtuose, di misurazione dei parametri significativi) che attesta la solidità e la non estemporaneità degli impegni assunti per il futuro su quei temi.

Il *framework* strategico dei temi ESG ha costituito la piattaforma tematica su cui impostare il lavoro di programmazione. Il primo step è rappresentato dalla *Sustainability Vision 2030* degli aeroporti di Milano, condensata nello schema seguente.

Sustainability Vision degli aeroporti di Milano al 2030



Per ciascuno di questi macro-obiettivi sono in corso di definizione piani operativi completi e dettagliati, che guideranno l'azienda nella individuazione di specifici progetti, nell'assegnazione delle risorse necessarie alla loro attuazione e nell'integrazione delle azioni nel *business plan*. Il completamento dei piani operativi verrà realizzato nel corso del 2022.

Appendice

APPENDICE

APPENDICE: ALTRE PERFORMANCE DI SOSTENIBILITÀ

LA GOVERNANCE DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE

Posizioni e partecipazione sulla politica pubblica

SEA partecipa alle seguenti associazioni di categoria nazionali e/o internazionali:

Assaeroporti - Associazione Italiana Gestori Aeroporti con il compito di tutelare e rafforzare la posizione dei gestori degli aeroporti, valorizzando la loro funzione ed interagendo con le istituzioni di governo per assicurare lo sviluppo del trasporto aereo.

Assoclearance - Associazione Italiana Gestione *Clearance* e *Slots* composta da compagnie aeree e da gestori aeroportuali italiani con il compito di ottimizzare la distribuzione delle bande orarie e l'attribuzione degli *slot* ai vettori.

Assolombarda - Associazione nazionale di piccole, medie e grandi imprese con lo scopo di tutelare gli interessi degli associati nel rapporto con gli interlocutori esterni attivi in vari ambiti mettendo a disposizione un'ampia gamma di servizi specialistici che contribuiscono allo sviluppo delle imprese.

ATAG Air Transport Action Group - Associazione che rappresenta tutti gli attori partecipanti alla filiera che compone l'industria del trasporto aereo, con lo scopo di implementare la comunicazione tra i diversi soggetti e promuovere lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo.

UNIVA Varese - Associazione di imprese che fa parte del Sistema Confindustria, con lo scopo di favorire il progresso dell'industria provinciale promuovendo la collaborazione tra le imprese.

ACI Europe - Airport Council International - Associazione degli aeroporti europei, che garantisce una comunicazione efficace e di negoziazione su aspetti legislativi, commerciali, tecnici, ambientali, passeggeri e altri interessi.

IGI - Istituto Grandi Infrastrutture è un centro-studi con lo scopo di approfondire i temi degli appalti pubblici.

AIGI - Associazione Italiana Giuristi d'impresa con lo scopo di promozione, formazione e sviluppo del Giurista di Impresa e del suo ruolo in Italia.

LA GESTIONE ORGANIZZATIVA

Le nostre persone¹⁴

Collaboratori esterni per genere al 31 dicembre (n.)

	2021			2020		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Collaboratori somministrati	9	41	50	7	30	37

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia sono tutti subordinati.

Fonte: SEA

¹⁴ In previsione della cessione di SEA Energia da parte del Gruppo SEA, i dati dell'organico al 31/12/2021 sono esposti in modo separato rispetto al Gruppo.

Personale dipendente subordinato per tipologia contrattuale, genere e sede al 31 dicembre (n.)

		2021			2020		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	Linate	335	761	1.096	343	795	1.138
	Malpensa	426	1.102	1.528	433	1.140	1.573
	Totale tempo indeterminato	761	1.863	2.624	776	1.935	2.711
	SEA Energia	5	22	27	5	23	28
	Totale Gruppo	766	1.885	2.651	781	1.958	2.739
Tempo determinato	Linate	3	4	7	2	3	5
	Malpensa	-	1	1	4	3	7
	Totale tempo determinato	3	5	8	6	6	12
	Totale	764	1.868	2.632	782	1.941	2.723
	Totale Gruppo	769	1.890	2.659	787	1.964	2.751

Nota: si evidenzia che i dipendenti di SEA Energia sono a tempo indeterminato di cui 5 donne (1 a Linate e 4 a Malpensa) e 22 uomini nel 2021 (8 a Linate e 14 a Malpensa) mentre nel 2020 5 donne (1 a Linate e 4 a Malpensa) e 23 uomini (8 a Linate e 15 a Malpensa). Fonte: SEA

Personale dipendente subordinato per tipologia d'impiego e genere al 31 dicembre (n.)

	2021					2020				
	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia	Totale Gruppo	Donne	Uomini	Totale	SEA Energia	Totale Gruppo
Full time	580	1.801	2.381	25	2.406	588	1.868	2.456	26	2.482
Part time	184	67	251	2	253	194	73	267	2	269
Totale	764	1.868	2.632			782	1.941	2.723		
SEA Energia	5	22	27	27		5	23	28	28	
Totale Gruppo	769	1.890	2.659		2.659	787	1.964	2.751		2.751

Fonte: SEA

La tipologia dei contratti registra una quota marginale di lavoratori a tempo determinato che al 31/12/2021 rappresentano lo 0,3% del totale dipendenti, mentre i lavoratori *part time* rappresentano il 10,5%. Anche i dipendenti somministrati al 31/12/2021 rappresentano una quota marginale, pari al 2% del totale del personale del Gruppo, in quanto ha risentito della mancanza di operatività sugli scali dovuta al Covid-19. Lo scalo più popoloso risulta essere Malpensa, dove lavora il 58% della popolazione.

Personale dipendente subordinato in uscita per sede, genere e fasce di età (n.)

	2021									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	-	2	2	4	8	12	12	36	48	62
Malpensa	-	-	-	-	2	2	9	42	51	53
Totale	-	2	2	4	10	14	21	78	99	115
Turnover	0,0%	11,8%	8,3%	1,3%	1,4%	1,4%	4,7%	6,8%	6,2%	4,3%
	2020									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	-	1	1	1	9	10	6	38	44	55
Malpensa	1	-	1	-	1	1	5	39	44	46
Totale	1	1	2	1	10	11	11	77	88	101
Turnover	16,7%	7,7%	10,5%	0,3%	1,2%	0,9%	2,6%	6,8%	5,7%	3,7%

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo. Fonte: SEA

Per quanto riguarda le cessazioni, il 56% ha riguardato qualifiche impiegatizie, e per il 76% è stata conseguenza del piano di mobilità e di risoluzione incentivata. La popolazione in uscita è stata per circa il 78% di genere maschile e per circa l'86% di età superiore ai 50 anni. Il 54% delle uscite ha interessato lo scalo di Linate.

Personale dipendente subordinato del Gruppo SEA in entrata per sede, genere e fasce di età (n.)

	2021									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	4	5	9	3	3	6	-	5	5	20
Malpensa	-	1	1	-	2	2	-	-	-	3
Totale	4	6	10	3	5	8	-	5	5	23
Turnover	57,1%	35,3%	41,7%	1,0%	0,7%	0,8%	0,0%	0,4%	0,3%	0,9%

	2020									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Linate	1	3	4	4	26	30	3	43	46	80
Malpensa	2	3	5	-	4	4	-	-	-	9
Totale	3	6	9	4	30	34	3	43	46	89
Turnover	50,0%	46,2%	47,4%	1,1%	3,6%	2,9%	0,7%	3,8%	3,0%	3,2%

Nota: non sono compresi i trasferimenti infragruppo.

Fonte: SEA

Le 23 assunzioni, realizzate per il 78% nelle qualifiche di quadro e impiegato e per circa il 70% di genere maschile, sono state principalmente assunzioni qualificate (78%). Il 43% dei nuovi assunti è di età inferiore ai 30 anni. Le assunzioni sono state realizzate per l'87% sullo scalo di Linate.

Personale dipendente subordinato per inquadramento, genere e fasce di età al 31 dicembre (n.)

	2021									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	-	-	1	14	15	4	25	29	44
Quadri	-	-	-	38	67	105	65	102	167	272
Impiegati	7	15	22	253	393	646	352	666	1.018	1.686
Operai	-	2	2	18	236	254	26	348	374	630
Totale	7	17	24	313	718	1.031	449	1.155	1.604	2.632

	2020									
	<30			30-50			>50			Totale
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	-	-	1	12	13	5	31	36	49
Quadri	-	-	-	44	70	114	59	109	168	282
Impiegati	6	10	16	293	460	753	330	638	968	1.737
Operai	-	3	3	23	271	294	21	337	358	655
Totale	6	13	19	361	813	1.174	415	1.115	1.530	2.723

Fonte: SEA

Personale dipendente subordinato di SEA Energia per inquadramento, genere e fasce di età al 31 dicembre (n.)

	2021									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1
Quadri	-	-	-	-	1	1	-	1	1	2
Impiegati	-	-	-	3	6	9	2	11	13	22
Operai	-	-	-	-	1	1	-	1	1	2
Totale	-	-	-	3	8	11	2	14	16	27

	2020									Totale
	<30			30-50			>50			
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	-	2	-	-	-	-	-	1	1	1
Quadri	-	-	-	-	1	1	-	1	1	2
Impiegati	-	-	-	3	7	10	2	11	13	23
Operai	-	-	-	-	1	1	-	1	1	2
Totale	-	-	-	3	9	12	2	14	16	28

Fonte: SEA

Il 60% della popolazione ha un'età anagrafica superiore ai 50 anni, concentrato per lo più nelle qualifiche impiegatizie e operaie; anche le posizioni direttive si attestano su un'età anagrafica superiore ai 50 anni. Lo scalo con la popolazione mediamente più anziana risulta essere Linate.

Si segnala inoltre che, con riferimento ai dipendenti appartenenti a categorie protette, SEA gestisce la tematica delle assunzioni obbligatorie nel rispetto degli obblighi previsti dalla normativa di riferimento. Al 31/12/2021 risultano in forza 116 dipendenti disabili (127 al 31/12/2020). Inoltre, risultano in forza 5 dipendenti appartenenti alle categorie di cui all'articolo 18 della Legge 68/99 (5 nel 2020).

Relazioni Industriali

Il tasso di sindacalizzazione nel Gruppo è in linea con l'anno precedente.

Sindacalizzazione Gruppo SEA

	N° sigle sindacali	Sigle sindacali	% sindacalizzazione
31/12/2021	11	CGIL; CISL; CUB-TRASPORTI; FLAI; SIN.PA; U.G.L.; UIL; USB; ADL VARESE; LABOUR; SI COBAS	57%
31/12/2020	11	CGIL; CISL; CUB-TRASPORTI; FLAI; SIN.PA; U.G.L.; UIL; USB; ADL VARESE; LABOUR; SI COBAS	57%
31/12/2019	11	CGIL; CISL; CUB-TRASPORTI; FLAI; SIN.PA; U.G.L.; UIL; USB; ADL VARESE; LABOUR; SI COBAS	56%

Principali accordi 2021 con le Organizzazioni Sindacali

Nel 2021 gli accordi sottoscritti hanno riguardato, oltre all'Accordo Quadro sugli ammortizzatori sociali, piano pensionamenti, piano incentivazione volontaria, le varie modalità di utilizzo della CIGD (cassa integrazione guadagni in deroga) e CIGS (cassa integrazione guadagni straordinaria) utilizzate nel corso dell'anno.

	2021	2020	2019
Numero di accordi siglati con le OO.SS.	6	2	3

Fonte: SEA

In merito alla salute e sicurezza dei lavoratori in data 19 marzo 2020 è stato attivato il comitato Covid, composto da rappresentanti sindacali e aziendali, ex DPCM 11 marzo 2020 art. 1, c1, 9) – Protocollo condiviso 14 marzo 2020 e ancora in corso.

In merito al periodo minimo di preavviso in caso di modifiche operative, il tempo necessario per l'adozione delle stesse può sensibilmente variare, a seconda che la materia su cui interviene la modifica sia nella disponibilità delle Organizzazioni Sindacali - secondo quanto stabilito dalla normativa tempo per tempo vigente - o meno (e quindi occorra un accordo sindacale o sia sufficiente un percorso di informazione).

Nel primo caso il tempo medio di preavviso quantificabile è di un mese, nel secondo di due settimane. In merito alle variazioni delle turnazioni di lavoro, per prassi aziendale (coerente con l'interpretazione di Confindustria dell'art. 3 punto terzo comma primo dell'Accordo Interconfederale del 18 aprile 1996 tra Confindustria, Intersind, Asap e Cgil, Cisl, Uil e Cisl e Cisl e Confail) SEA dà un preavviso di 15 giorni tra la comunicazione alle Organizzazioni Sindacali e l'implementazione delle stesse.

Restano escluse dai casi già esposti le modifiche per la realizzazione delle quali (es. licenziamenti collettivi, cassa integrazione) la legge prevede specifiche procedure e detta altresì il numero di giorni di durata della procedura e la cadenza delle varie fasi da essa previste.

LA GESTIONE DELLE RISORSE AMBIENTALI

Materie prime

Essendo SEA un'azienda fornitrice di servizi, i principali consumi di materie prime sono riferibili, oltre che ai consumi energetici (compresi dei consumi di gasolio e benzina utilizzati per l'operatività degli scali) ai liquidi per le attività di *de-icing* degli aeromobili durante la stagione invernale, in presenza di condizioni meteo particolari. I consumi sono pertanto legati all'andamento delle condizioni meteo della stagione invernale.

Malpensa - Consumi materie prime

	2021	2020	2019
Kilfrost ABC3 TYPEII (Lt)	683.603	770.814	1.070.069
Antighiacciante solido (Kg)	8.950	7.725	7.825
Antighiacciante liquido (Kg)	211.335	427.620	270.507

Linate - Consumi materie prime

	2021	2020	2019
Kilfrost ABC3 TYPEII (Lt)	158.461	163.617	274.871
Antighiacciante solido (Kg)	-	-	-
Antighiacciante liquido (Kg)	95.300	163.460	180.466

Fonte: SEA

ANALISI DEL PERIMETRO DELLE TEMATICHE MATERIALI E RICONCILIAZIONE CON GLI STANDARD GRI

Tematiche D. Lgs. 254/2016	Tematiche materiali	Riconciliazione topic GRI	Perimetro	
			Dove avviene l'impatto	Tipologia di impatto
Ambientali	Promozione della mobilità sostenibile	Intermodalità	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	A cui il Gruppo contribuisce
	Sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo	Acqua e scarichi idrici	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i> ; A cui il Gruppo contribuisce
		Biodiversità		
		Rifiuti		
	Iniziative per la riduzione delle emissioni indirette di CO ₂	Emissioni	Gruppo, CNA, Fornitori, Operatori aeroportuali	A cui il Gruppo contribuisce
		Energia		
	Azioni di contenimento dell'impatto acustico	Rumore Salute e sicurezza dei consumatori	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
Riduzione delle emissioni dirette di CO ₂ e di inquinanti	Emissioni Energia	Gruppo, Fornitori	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>	
Metodologie di costruzione a basso impatto e ispirate alla <i>circular economy</i>	Pratiche di approvvigionamento Valutazione ambientale dei fornitori Valutazione sociale dei fornitori	Gruppo, Fornitori	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>	
Attinenti al personale	Salvaguardia dell'occupazione e minimizzazione dell'impatto sociale del <i>downsizing</i>	Occupazione	Gruppo (compresi lavoratori somministrati)	Causato dal Gruppo
		Relazioni industriali		
	Salute e sicurezza dei lavoratori			
Iniziative per la riduzione del <i>Gender Gap</i>	Diversità e pari opportunità	Dipendenti	Causato dal Gruppo	
<i>Talent Retention & Acquisition</i>	Occupazione Formazione e istruzione	Dipendenti	Causato dal Gruppo	
Sociale	Massima attenzione alla sicurezza sanitaria nella gestione della <i>customer experience</i>	Qualità del servizio	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
		Salute e sicurezza dei consumatori		
	Innovazione tecnologica nella gestione di <i>safety e security</i>	Qualità del servizio	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
		Salute e sicurezza dei consumatori		
	Ecosistema collaborativo aeroportuale per miglioramento qualità, efficienza, sicurezza	Qualità del servizio Salute e sicurezza dei consumatori	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
	Rilancio della connettività aerea a supporto del territorio	Presenza sul mercato	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
	Digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri	Qualità del servizio	Gruppo, Operatori aeroportuali	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>
Modalità strutturate di interlocuzione e di coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	Impatti economici indiretti	Gruppo, Operatori aeroportuali, Pubblica Amministrazione	Causato dal Gruppo e direttamente connesso attraverso una relazione di <i>business</i>	
	Comunità locali			

Tematiche D. Lgs. 254/2016	Tematiche materiali	Riconciliazione topic GRI	Perimetro	
			Dove avviene l'impatto	Tipologia di impatto
Lotta alla corruzione attiva e passiva	Visione strategica orientata al valore di lungo termine	<i>Performance economica</i> Impatti economici indiretti Anticorruzione	Gruppo	Causato dal Gruppo
Governance	Definizione e aggiornamento di un Piano Strategico di Sostenibilità	N/A	Gruppo	Causato dal Gruppo
	Inserimento di <i>performance</i> ESG nel sistema MBO	N/A	Gruppo	Causato dal Gruppo

GRI CONTENT INDEX

GENERAL DISCLOSURES

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
GRI 101: Foundation (2016)		
GRI 102: General Disclosures (2016)		
Profilo dell'organizzazione (2016)		
102-1	Nome dell'organizzazione	7
102-2	Attività, marchi, prodotti e servizi	9-10
102-3	Luogo della sede principale	7
102-4	Luogo delle attività	7
102-5	Proprietà e forma giuridica	8-9
102-6	Mercati serviti	97-98
102-7	Dimensione dell'organizzazione	7
102-8	Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori	79-80; 160-161
102-9	Catena di fornitura	101-104; 136
102-10	Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura	4-5
102-11	Principio di precauzione	18-19; 42-43
102-12	Iniziative esterne	126-127
102-13	Appartenenza ad associazioni	160
Strategia (2016)		
102-14	Lettera agli <i>stakeholder</i>	2-3
102-15	Impatti chiave, rischi e opportunità	18-19; 42-43
Etica e integrità (2016)		
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	7; 19-20; 37-38
Governance (2016)		
102-18	Struttura della <i>governance</i>	11; 15-17
102-19	Delega dell'autorità	17
102-20	Responsabilità a livello esecutivo per temi economici, ambientali e sociali	15-17
102-22	Composizione del massimo organo di governo e relativi comitati	15-17
102-23	Presidente del massimo organo di governo	15
Coinvolgimento degli stakeholder (2016)		
102-40	Elenco dei gruppi di <i>stakeholder</i>	33
102-41	Accordi di contrattazione collettiva	163-164
102-42	Individuazione e selezione degli <i>stakeholder</i>	38-39
102-43	Modalità di coinvolgimento degli <i>stakeholder</i>	38-39
102-44	Temi e criticità chiave sollevati	42-43
Specifiche di rendicontazione (2016)		
102-45	Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	4-5
102-46	Definizione del contenuto del <i>report</i>	4-5; 38-41
102-47	Elenco dei temi materiali	39-41; 165-166
102-48	Revisione delle informazioni	4-5
102-49	Modifiche nella rendicontazione	4-5
102-50	Periodo di rendicontazione	4-5
102-51	Data del <i>report</i> più recente	4-5
102-52	Periodicità di rendicontazione	4-5
102-53	Contatti per richiedere informazioni riguardanti il <i>report</i>	4-5
102-54	Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai <i>GRI Standard</i>	4-5
102-55	Indice dei contenuti GRI	167-171
102-56	<i>Assurance</i> esterna	172-174

TOPIC-SPECIFIC STANDARDS

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
GRI 200: INDICATORI DI PERFORMANCE ECONOMICA		
Topic: Performance economica		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	9-10
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	9-10
GRI 201: Performance economica (2016)		
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	151
201-3	Piani pensionistici a benefici definiti	90
Topic: Presenza sul mercato		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	97-98; 116-121; 148-149
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	97-98; 116-121; 148-149
GRI 202: Presenza sul mercato (2016)		
A01	Numero totale di passeggeri nell'anno, suddivisi fra passeggeri di voli internazionali e nazionali e suddivisi fra origine-destinazione e trasferimento, incluso i passeggeri in transito	117-120
A02	Numero totale annuo di movimenti di aeromobili diurni e notturni, suddivisi per voli commerciale passeggeri, commerciale cargo, aviazione generale e aviazione di stato	117-120
A03	Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate	120-121
Topic: Impatti economici indiretti		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	41-42; 131-132; 135-147
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	41-42; 131-132; 135-147
GRI 203: Impatti economici indiretti (2016)		
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziari	131-132
203-2	Impatti economici indiretti significativi	135-147
Topic: Pratiche di approvvigionamento		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	101-104
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	101-104
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento (2016)		
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	136
Topic: Anti-corruzione		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	20-21
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	20-21
GRI 205: Anti-corruzione (2016)		
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	21
GRI 300: INDICATORI DI PERFORMANCE AMBIENTALE		
Topic: Energia		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	35; 61; 73-74; 114
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	35; 61; 73-74; 114
GRI 302: Energia (2016)		
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	73
302-3	Intensità energetica	74
Topic: Acqua e scarichi idrici		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	35; 61; 70-71; 74; 114
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	35; 61; 70-71; 74; 114

TOPIC-SPECIFIC STANDARDS

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
GRI 303: Acqua e scarichi idrici (2018)		
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	74
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	70-71
303-3	Prelievo idrico	74
303-4	Scarico di acqua	70
A04	Qualità delle acque meteoriche secondo la normativa vigente	70-71
Topic: Biodiversità		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	76-77
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	76-77
GRI 304: Biodiversità (2016)		
304-1	Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	76-77
304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	76-77
Topic: Emissioni		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	35; 61-66; 114
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	35; 61-66; 114
GRI 305: Emissioni (2016)		
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scopo 1)	62-66
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scopo 2)	62-66
305-3	Altre emissioni indirette di GHG (Scopo 3)	62-66
305-4	Intensità delle emissioni di GHG	62
305-7	Ossidi di azoto (NOx), Ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni significative	66-67
A05	Livello di qualità dell'aria in base alle concentrazioni di inquinanti in microgrammi per metro cubo (µg/m3) o parti per milione (ppm) previsto dalla normativa vigente	66-67
Topic: Rifiuti		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	35; 61; 75-76; 114
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	35; 61; 75-76; 114
GRI 306: Rifiuti (2020)		
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	75-76
306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	75-76
A06	Quantità di liquido antigelo (<i>de-icing</i>) utilizzato e trattato (m ³ e/o ton) suddiviso per piste e aeromobili	71; 164
Topic: Valutazione ambientale dei fornitori		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	101-104
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	101-104
GRI 308: Valutazione ambientale dei fornitori (2016)		
308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati secondo criteri ambientali	102-103
Topic: Rumore		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	67-69
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	67-69
A07: Rumore (2014)		

TOPIC-SPECIFIC STANDARDS

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
A07	Numero e percentuale di persone che risiedono in aree interessate dal rumore aeroportuale	68
GRI 400: INDICATORI DI PERFORMANCE SOCIALE		
Topic: Occupazione		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	78-80
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	78-80
GRI 401: Occupazione (2016)		
401-1	Nuovi assunzioni e <i>turnover</i>	161-162
401-2	<i>Benefit</i> previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti <i>part-time</i> o con contratto a tempo determinato	89
Topic: Relazioni industriali		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	163-164
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	163-164
GRI 402: Relazioni industriali (2016)		
402-1	Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	164
Topic: Salute e sicurezza dei lavoratori		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	35; 83-88; 114
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	35; 83-88; 114
GRI 403: Salute e sicurezza dei lavoratori (2018)		
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	83
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	87
403-3	Servizi di medicina del lavoro	86-87
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	84-85
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	86
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	86
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	87
403-9	Infortuni sul lavoro	88
403-10	Malattie professionali	88
Topic: Formazione e istruzione		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	80-81
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	80-81
GRI 404: Formazione e istruzione (2016)		
404-1	Ore medie di formazione annue per dipendente	81
404-2	Programmi per l'aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	81
404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono regolarmente valutazioni delle <i>performance</i> e dello sviluppo professionale	81
Topic: Diversità e pari opportunità		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	83
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	83
GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016)		
405-1	Diversità degli organi di governo e dei dipendenti	15; 162-163

TOPIC-SPECIFIC STANDARDS

GRI Standard	Disclosure	N° pagina
405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	83
Topic: Comunità locali		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	41-42
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	41-42
GRI 413: Comunità locali (2016)		
413-1	Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazione d'impatto e programmi di sviluppo	131-132
413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	135-147
A08	Numero di persone fisicamente o economicamente dislocate, sia volontariamente che involontariamente, dal gestore aeroportuale o per suo conto da un ente governativo o altro, e l'indennizzo previsto	Nel periodo di rendicontazione non si sono verificati casi, volontari o involontari di dislocamento di persone.
Topic: Valutazione sociale dei fornitori		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	101-104
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	101-104
GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori (2016)		
414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	102-103
Topic: Salute e sicurezza dei consumatori		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	67-69; 122-124
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	67-69; 122-124
GRI 416: Salute e sicurezza dei consumatori (2016)		
416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e sicurezza per categorie di prodotto e servizi	67-69; 122-124
416-2	Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi	Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati casi di non conformità.
A09	Numero totale annuo di "wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobili	123-124
Topic: Qualità del servizio		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	124-127; 129-131
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	124-127; 129-131
Topic: Intermodalità		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	51-60
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	51-60
Topic: Definizione e aggiornamento di un piano strategico di sostenibilità		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	40; 155-158
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	40; 155-158
Topic: Inserimento performance ESG nel sistema MBO		
GRI-103: Gestione della tematica (2016)		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	39-41; 165-166
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	17
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	17



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

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

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE
SULLA DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO
AI SENSI DELL'ART. 3, C. 10, D.LGS. 254/2016 E DELL'ART. 5 REGOLAMENTO CONSOB ADOTTATO CON
DELIBERA N. 20267 DEL GENNAIO 2018

Al Consiglio di Amministrazione di
Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. e sue controllate (di seguito il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 predisposta ex art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 23 marzo 2022 (di seguito "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "*Introduzione alla Tassonomia*" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* (di seguito "GRI Standards"), da essi individuati come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

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.

© Deloitte & Touche S.p.A.

Deloitte.

2

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e ai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito "*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised* ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. Analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività e alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato.
2. Analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto.
3. Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF e i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo.
4. Comprensione dei seguenti aspetti:
 - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
 - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
 - principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Deloitte.

3

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a).

5. Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. e con il personale di SEA Energia S.p.A. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

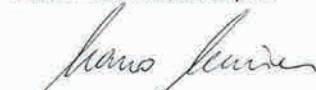
- a livello di capogruppo e società controllate:
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per le seguenti società, Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A., SEA Energia S.p.A., che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato riunioni da remoto nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai GRI Standards.

Le nostre conclusioni sulla DNF del Gruppo non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "Introduzione alla Tassonomia" della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Marco Pessina
Socio

Milano, 12 aprile 2022



Gruppo SEA - Dichiarazione consolidata non finanziaria 2021

Publicazione a cura della Funzione Corporate Social Responsibility del Gruppo SEA, realizzato con la collaborazione delle Direzioni e Funzioni aziendali.

Si ringraziano tutti coloro che nelle diverse società del Gruppo SEA si sono dedicati al reperimento dei dati utili alla definizione del piano dei conti.

Copyright 2022 SEA S.p.A.

Per maggiori informazioni:

SEA S.p.A. - 20090 Aeroporto Milano Linate,
Sebastiano Renna - Head of Corporate Social Responsibility
e-mail: sebastiano.renna@seamilano.eu