



RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE AL 31 DICEMBRE 2019

**ANNUAL
REPORT**

SEA

MilanAirports

SEA - Società per Azioni Esercizi Aeroportuali

Aeroporto Milano Linate – 20090 Segrate, Milano
Codice fiscale e iscrizione al Registro Imprese di Milano n. 00826040156
REA di Milano n. 472807 – Capitale sociale Euro 27.500.000 i.v.

www.seamilano.eu

Indice

2	Dati di sintesi e informazioni generali
3	Il Gruppo SEA
4	Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società
6	Organi sociali
7	Principali dati economico finanziari al 31 dicembre 2019 e altri indicatori
9	Relazione sulla gestione 2019
10	Eventi di rilievo dell'esercizio 2019
11	Quadro economico di riferimento
15	Quadro normativo e regolamentare di riferimento
19	Commento ai risultati economici, patrimoniali e finanziari
19	<i>Dati quantitativi di traffico</i>
20	<i>Conto economico</i>
24	<i>Stato patrimoniale riclassificato</i>
25	<i>Posizione finanziaria netta</i>
25	<i>Prospetto di raccordo tra Patrimonio netto consolidato e Patrimonio netto di SEA SpA</i>
26	Indicatori Alternativi di Performance
27	Investimenti del Gruppo SEA
28	Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio
30	Evoluzione prevedibile della gestione
31	Andamento operativo - Analisi di settore
32	<i>Commercial Aviation</i>
38	<i>General Aviation</i>
38	<i>Energy</i>
40	Risk Management Framework
47	Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2019
53	Altre informazioni
53	<i>Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario</i>
53	<i>Customer Care</i>
53	<i>La dimensione ambientale</i>
55	<i>Le risorse umane</i>
58	Sistema di Corporate Governance
62	Proposte del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti
62	Deliberazioni dell'Assemblea degli Azionisti
63	Gruppo SEA - Bilancio Consolidato
64	Prospetti contabili
68	Note esplicative al Bilancio Consolidato
124	Relazione sulla revisione contabile del Bilancio Consolidato
130	SEA SpA - Bilancio Separato
131	Prospetti contabili
135	Note esplicative al Bilancio Separato
191	Relazione del Collegio Sindacale all'assemblea degli azionisti di SEA - Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.
195	Relazione sulla revisione contabile del Bilancio Separato

DATI DI SINTESI

E INFORMAZIONI

GENERALI

IL GRUPPO SEA

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

MILANO MALPENSA

L'aeroporto intercontinentale di Milano è dotato di due Terminal. Il Terminal 1, completamente riqualificato dopo il completamento del *restyling* dell'area Schengen, offre un'ampia gamma di destinazioni domestiche, internazionali e intercontinentali e un'offerta commerciale diversificata per rispondere alle esigenze di tutte le tipologie di passeggeri che transitano in aeroporto.

Il Terminal 2 è la più grande base di easyJet in Europa con un'ampia offerta di destinazioni. Entrambi i Terminal sono raggiungibili con il treno.

MILANO MALPENSA CARGO

È il polo nevralgico nazionale per la distribuzione delle merci in *import* ed *export*.

MILANO LINATE

È l'aeroporto di Milano rivolto prevalentemente alla clientela *frequent flyer* su rotte nazionali e internazionali intra UE. A circa 8 km dal centro della città di Milano, si configura come un vero e proprio *city airport*, con strutture e aree dedicate al *business* e allo *shopping*. È attualmente in corso il *restyling* dell'aeroporto, che durante l'esercizio 2019, è rimasto chiuso tre mesi per il rifacimento della pista.

MILANO LINATE PRIME E MILANO MALPENSA PRIME

Aeroporti gestiti da SEA Prime SpA, società controllata da SEA SpA e dedicati all'aviazione generale, offrono servizi e *facilities* ad alto valore aggiunto.

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

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

PARTECIPAZIONI DIRETTE E INDIRETTE DI SEA SPA AL 31 DICEMBRE 2019



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

(*) Società partecipata indirettamente attraverso SEA Prime SpA

Si evidenzia che nel Gruppo SEA al 31 dicembre 2019 è incluso il Consorzio Milano Sistema in liquidazione (10% SEA SpA).

STRUTTURA DEL CAPITALE SOCIALE

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

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

Al 31 dicembre 2019 SEA non possiede azioni proprie e l'azionariato è così suddiviso:

Azionisti pubblici

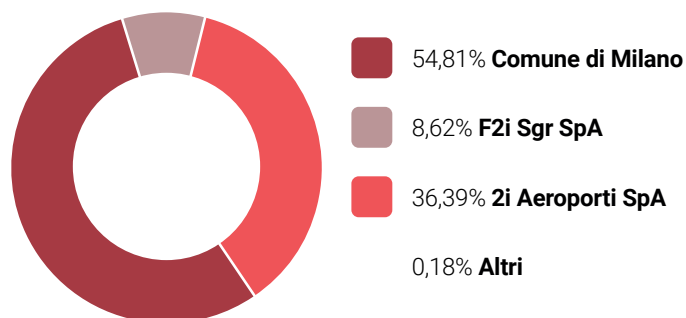
8 enti/società	
Comune di Milano ^(*)	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri Azionisti pubblici	0,08%
Totale	54,95%

Azionisti privati

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

^(*) Titolare di azioni di categoria A

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



La Società, a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario, in data 17 aprile 2014, denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" e dell'ammissione a quotazione dei relativi valori mobiliari sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, ha acquisito la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell'articolo 16 comma 1 lettera a) del D.Lgs. n. 39/2010.

ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

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

Presidente

Michaela Castelli⁽⁴⁾

Amministratore Delegato e Direttore Generale

Armando Brunini

Amministratori

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

Pierfrancesco Barletta⁽²⁾

Patrizia Michela Giangualano⁽²⁾

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

Rosario Mazza^{(2) (3)}

COLLEGIO SINDACALE

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

Presidente

Rosalba Cotroneo

Rosalba Casiraghi

Andrea Manzoni

Stefano Pozzoli

Sindaci effettivi

Valeria Maria Scuteri

Sindaci supplenti

Daniele Angelo Contessi

Antonia Coppola

SOCIETÀ DI REVISIONE

Deloitte & Touche SpA

⁽¹⁾ Vice Presidente non esecutivo

⁽²⁾ Membro del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

⁽³⁾ Membro del Comitato Remunerazione e Nomine

⁽⁴⁾ Membro del Comitato Etico

⁽⁵⁾ Membro dell'Organismo di Vigilanza

PRINCIPALI DATI ECONOMICO FINANZIARI AL 31 DICEMBRE 2019 E ALTRI INDICATORI

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

Dati Economici

(in migliaia di euro)	2019	2018	Variazione
Ricavi	758.010	713.145	44.865
EBITDA ⁽¹⁾	274.659	281.851	(7.192)
Risultato operativo	174.652	189.469	(14.817)
Risultato prima delle imposte	175.209	187.396	(12.187)
Risultato netto del Gruppo	124.419	136.076	(11.657)

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

Dati Finanziari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018	Variazione
Capitale immobilizzato (A)	1.365.159	1.317.673	47.486
Capitale circolante (B)	(342.069)	(230.897)	(111.172)
Fondi rischi e oneri (C)	(157.408)	(167.861)	10.453
Fondi relativi al personale (D)	(48.172)	(46.214)	(1.958)
Altri debiti non correnti (E)	(7.961)	(13.964)	6.003
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	809.549	858.737	(49.188)
Patrimonio netto di Gruppo	358.593	459.101	(100.508)
Patrimonio netto di terzi	27	25	2
Indebitamento finanziario netto	450.929	399.611	51.318
Totale fonti di finanziamento	809.549	858.737	(49.188)

(A) Le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto dei contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2019 rispettivamente a 506.135 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (505.226 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro al 31 dicembre 2018)

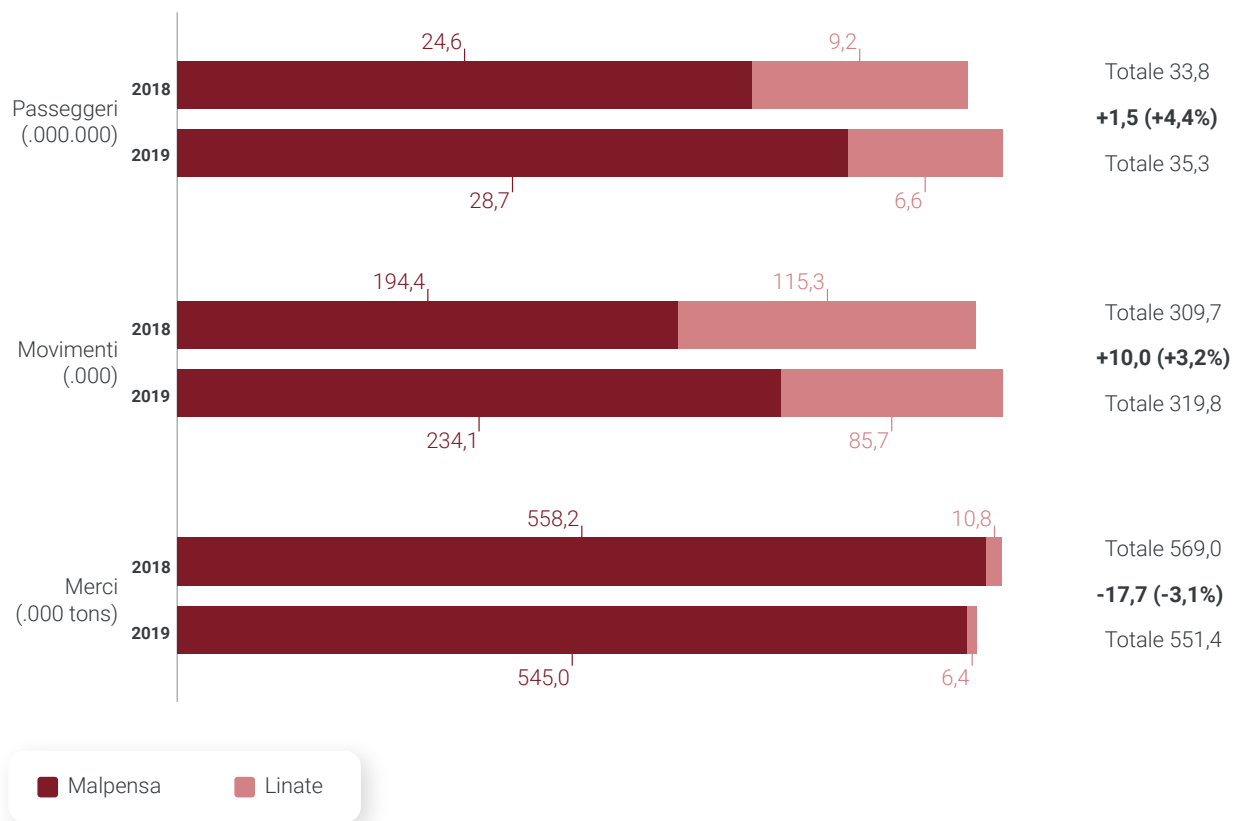
Investimenti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018	Variazione
Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali	123.827	74.965	48.862

Altri Indicatori

	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
PFN/EBITDA	1,64	1,42
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.853	2.847

Dati di traffico (Aviazione Commerciale e Aviazione Generale)



Relazione

RELAZIONE SULLA

GESTIONE 2019

gestione

2019

EVENTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO 2019

Progetto Bridge Linate-Malpensa

Nei tre mesi intercorrenti tra il 27 luglio e il 26 ottobre 2019 l'aeroporto di Milano Linate è stato chiuso al traffico per i lavori di rifacimento della pista, del nuovo impianto di smistamento bagagli (Baggage Handling System - BHS) e del restyling del terminal passeggeri e le compagnie aeree operanti su Linate hanno quasi totalmente trasferito aeromobili e voli a Malpensa (Bridge Linate Malpensa).

Il primo degli interventi realizzato durante la chiusura dell'aeroporto è stato il rifacimento della pista di decollo e atterraggio di Linate, che ha comportato un impegno di spesa pari a 21,8 milioni di euro. Contemporaneamente sono iniziati i lavori di restyling e ampliamento dell'aerostazione di Linate per i quali sono previsti investimenti complessivi per circa di 27,2 milioni di euro e di quattro nuovi sistemi di BHS (Baggage Handling System) per circa 10,9 milioni d'investimento. Alcuni cantieri rimarranno aperti fino al 2021.

Apertura di Malpensa Prime

A fine esercizio 2018 SEA Prime, società controllata da SEA, ha avviato i lavori per la realizzazione della nuova aerostazione di aviazione generale presso lo scalo di Malpensa. L'apertura di Malpensa Prime avvenuta il 15 luglio 2019, in anticipo rispetto alla chiusura dello scalo di Linate, ha consentito a SEA Prime di accogliere i propri clienti presso il nuovo Terminal di Malpensa.

Il nuovo Terminal di Milano Malpensa Prime sorge in un'area dedicata dell'aeroporto, situata tra il Terminal 1 ed il Terminal 2 e ha in dotazione un piazzale di circa 50.000 mq, oltre all'hangar di 5.000 mq, già operativo, per il ricovero di *executive jet* di ultima generazione. Con una struttura a poliedro, sviluppata su una superficie di circa 1.400 mq, ricorda una "gemma" che si staglia nel territorio circostante e, grazie alla sua forma iconica ed ai particolari rivestimenti e colori, è immediatamente riconoscibile sia dal punto di osservazione di chi è in volo, sia da quello di chi si trova a terra.

Accordo per la cessione della partecipazione in Signature Flight Support Italy Srl

Nel corso del 2019 sono stati definiti i termini e le condizioni per la cessione del 40% della partecipazione in Signature Flight Support Italy ancora detenuta da SEA Prime al socio di maggioranza Signature Flight Support UK, in linea con la strategia del Gruppo in relazione alla dismissione del segmento handling.

L'operazione consolida la presenza sugli scali di Linate e Malpensa di un primario operatore mondiale di business aviation, coerentemente con la strategia di offerta di servizi di eccellenza da parte di SEA Prime.

Adesione a Net-zero 2050

Gli Aeroporti di Milano hanno aderito alla risoluzione Net-Zero 2050, con cui l'industria aeroportuale europea si impegna a raggiungere un livello di emissioni di CO₂ pari a zero entro il 2050. Linate e Malpensa partecipano al programma volontario di certificazione Airport Carbon Accreditation di ACI Europe sin dal 2009 e si confermano tra i migliori aeroporti europei per la riduzione dei consumi energetici e l'abbattimento delle emissioni di CO₂, con un punteggio di neutralità 3+, il riconoscimento più virtuoso per un aeroporto.

Completamento della sottoscrizione delle nuove linee di finanziamento iniziata nel 2018

Nel corso dei primi mesi del 2019, a rafforzamento della struttura finanziaria del Gruppo SEA, è stata conclusa l'attività di ridefinizione delle linee di credito committed esistenti e di sottoscrizione di nuove, iniziata nel 2018. Al termine di tale attività il Gruppo SEA dispone di linee RCF committed per euro 260 milioni utilizzabili sino al 2023, e di una nuova linea su raccolta BEI per euro 130 milioni a parziale copertura del piano investimenti SEA dei prossimi anni.

QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO

Nel corso del 2019 la crescita globale è rimasta contenuta. Il commercio internazionale è tornato a espandersi nel terzo trimestre, ma le prospettive rimangono incerte e sono in aumento le tensioni geopolitiche in particolare tra Stati Uniti e Iran, mentre permangono timori che l'economia cinese possa rallentare in misura più pronunciata rispetto alle attese anche se si sono attenuati i rischi di un inasprimento delle dispute tariffarie fra Stati Uniti e Cina. L'orientamento delle banche centrali dei principali paesi avanzati resta ampiamente accomodante.

Nell'area dell'euro l'attività economica è frenata dalla debolezza del settore manifatturiero, che secondo gli indicatori disponibili sarebbe proseguita nell'ultima parte dell'anno. Nel terzo trimestre la crescita del PIL dell'area dell'euro è rimasta allo 0,2% sul periodo precedente. In un quadro di debolezza del commercio mondiale l'apporto dell'interscambio con l'estero è stato lievemente negativo. Il prodotto ha continuato a espandersi in Spagna, in Francia e – in misura minore – in Italia; è tornato ad aumentare in Germania, a un tasso molto contenuto pur se di poco superiore alle attese. Nelle proiezioni dell'Eurosistema elaborate in dicembre, la crescita del PIL nel 2019 è stimata dell'1,2%; scenderebbe all'1,1 nel 2020 e si porterebbe all'1,4 nei due anni successivi.

L'inflazione sui dodici mesi si è mantenuta stabile nella media del quarto trimestre. Secondo le proiezioni dell'Eurosistema diffuse in dicembre l'inflazione resterebbe contenuta nell'arco del triennio 2020-22, coerentemente con la crescita moderata dell'attività economica.

Il prodotto interno lordo sarebbe rimasto approssimativamente invariato in Italia nell'ultimo trimestre del 2019, soprattutto a causa della debolezza del settore manifatturiero. Nel terzo trimestre il prodotto è salito dello 0,1%, sostenuto dalla domanda interna e soprattutto dalla spesa delle famiglie. Gli investimenti sono diminuiti, in particolare quelli in beni strumentali. Il contributo dell'interscambio con l'estero è stato negativo, per effetto di una tenue riduzione delle esportazioni e di un consistente aumento delle importazioni. Sulla base di queste valutazioni si può stimare che la crescita del PIL nel complesso del 2019 sarebbe stata nell'ordine dello 0,2%.

In dicembre l'inflazione al consumo è salita, a seguito dell'accelerazione dei prezzi dei beni alimentari e soprattutto dell'attenuarsi del contributo negativo di quelli energetici; la dinamica dei prezzi dei servizi rimane sostenuta. L'inflazione sui tre mesi, depurata dai fattori

stagionali e in ragione d'anno, è stata dell'1,2%.

L'Organizzazione internazionale per lo sviluppo economico OCSE ha aggiornato l'Interim Economic Outlook evidenziando come la pandemia da Covid-19 rappresenta un rischio senza precedenti per l'economia mondiale.

Lo scenario di base dei principali organismi internazionali prevede che la pandemia abbia toccato il suo picco in Cina nel corso del primo trimestre del 2020 e che gli sviluppi negli altri Paesi – in particolare Stati Uniti e i Paesi Europei – siano significativi e ancora superiori nelle prossime settimane, in considerazione delle insufficienti misure preventive di contenimento del virus adottate dalla maggior parte dei Paesi occidentali. Alla luce di quanto precede, il Fondo Monetario Internazionale prevede per il 2020 una recessione internazionale almeno pari a quella registrata in occasione dell'ultima crisi finanziaria globale.

Per il 2021, invece, si prevede un ritorno alla crescita a patto che la pandemia sia stata contenuta e che i Paesi abbiano adottato efficaci misure di rafforzamento dei sistemi sanitari.

La banca d'affari americana Goldman Sachs, scontando un impatto significativamente più grande e più prolungato della pandemia globale di Coronavirus sull'Europa, ha peggiorato la prospettiva per il PIL italiano con un calo dell'11,6% nel 2020 (da +0,2% pre-virus), seguito da una ripresa nel 2021, tuttavia inferiore a quella prevista in altri Paesi europei a causa di un sostegno fiscale all'economia annunciato nelle recenti misure inferiori a quello implementato da altri Paesi.

Per l'OCSE, l'impatto negativo su fiducia, mercati finanziari, turismo e i problemi generati alle supply chain -le catene globali delle forniture- spiegano la revisione al ribasso delle stime in tutte le economie del G20, in particolare quelle strettamente connesse con la Cina, come Giappone, Corea e Australia.

La pandemia da Covid-19, il più grande pericolo dai tempi della crisi finanziaria, espone l'economia mondiale ad una minaccia senza precedenti. Uno sviluppo del virus di maggior durata e intensità, con una larga diffusione nelle regioni dell'Asia-Pacifico, dell'Europa e del Nord America, indebolirebbe ulteriormente le prospettive in maniera considerevole; in questo caso, la crescita globale potrebbe precipitare all'1,5% nel 2020, alla metà di quel che prevedevano prima dell'esplosione del virus.

TRASPORTO AEREO E AEROPORTI

Andamento del trasporto aereo mondiale progressivo a dicembre 2019

Il traffico passeggeri del trasporto aereo mondiale del 2019, su un campione di 1.073 aeroporti si è attestato a 7,10 miliardi di passeggeri (+3,4% rispetto al 2018).

In incremento tutti i continenti: Europa (33% di share) +3,2%, Asia (28% di share) +3%, Nord America (25% di share) +3,4%, Centro/Sud America (8% di share) +3,7%, Medio Oriente (4% di share) +3,3%; Africa (2% di share) +6,7%.

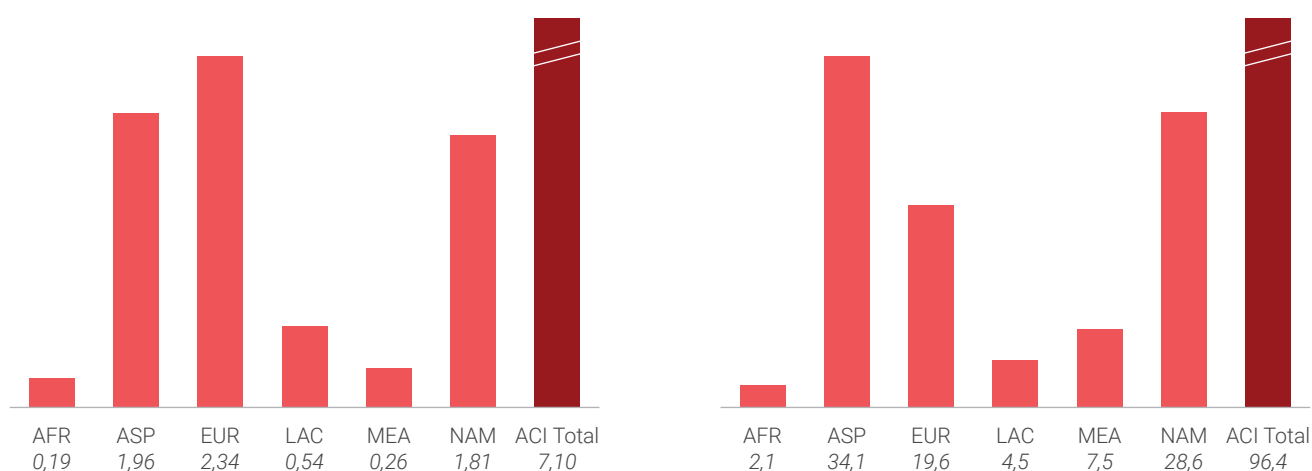
Atlanta risulta il primo aeroporto in termini di traffico passeggeri con 110,5 milioni (+2,9%), seguita da Pechino con 100 milioni (-1%) e Los Angeles con 88,1 milioni (+0,7%).

Traffico aereo mondiale a dicembre 2019¹

Passeggeri (7,10 mld)

ACI World ranking volumes

Merci totali (96,4 mln tons)



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

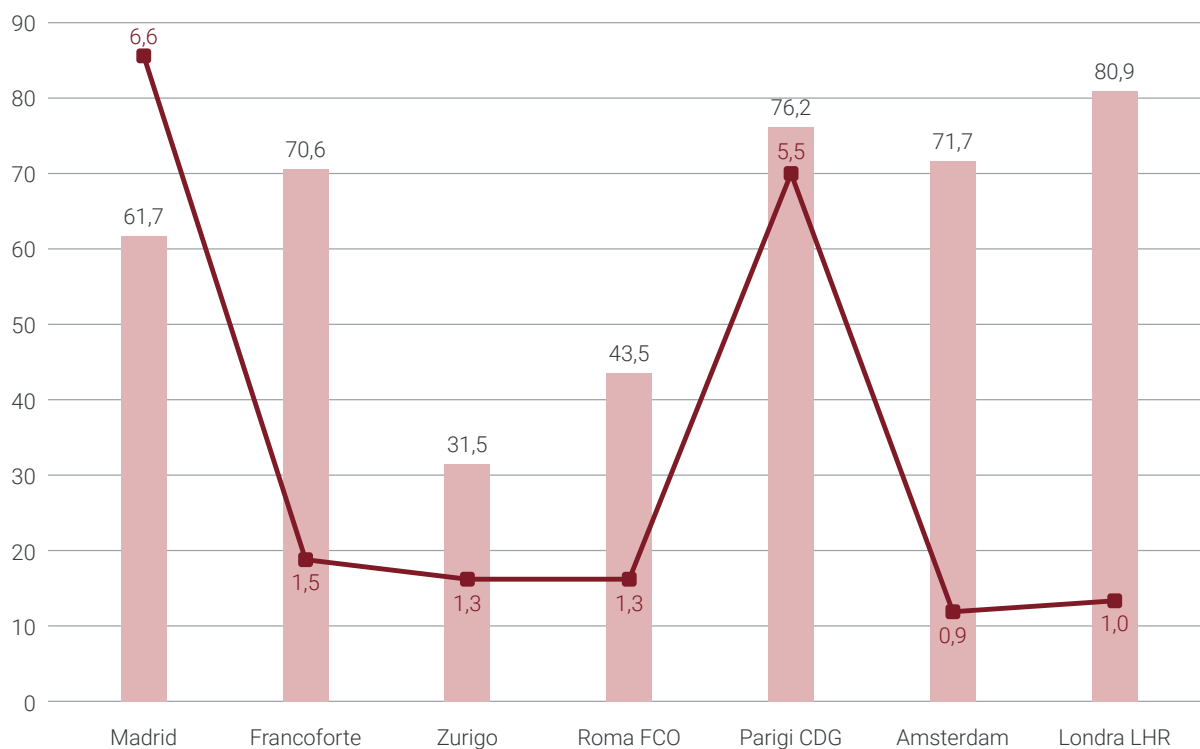
Le merci processate a livello mondiale raggiungono 96,4 milioni di tonnellate su un campione di 716 aeroporti, in contrazione del 2,5% distribuito verso tutte le aree geografiche: Asia (-4,3%), Europa (-2,4%), Centro/Sud America (-3,5%), Medio Oriente (-2,8%); in misura minore il Nord America (-0,5%) e l'Africa (-0,2%).

Andamento del traffico sugli aeroporti europei a dicembre 2019

Nel corso del 2019 il traffico passeggeri degli aeroporti europei associati ad ACI Europe ha fatto registrare 1.283,1 milioni di passeggeri (+2,9%). Gli hub aeroportuali (cfr. grafico in calce), che incidono per il 34% sul totale traffico, evidenziano una crescita, principalmente Madrid e Parigi Charles de Gaulle.

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

Traffico aereo Europeo – principali hub



■ Pax (mio) ■ % vs PY

Tra gli aeroporti osservati, Malpensa occupa il secondo posto in termini di crescita rispetto al 2018 (+16,6%), preceduta da Vienna (+17,1%) e seguita da Berlino TXL (+10,1%).

Il traffico merci si è attestato a 12,7 milioni di tonnellate in contrazione del 3,1% rispetto al 2018. Malpensa scende dal quinto al settimo posto (545 mila tonnellate), preceduto da Francoforte (2 milioni di tonnellate), Parigi Charles de Gaulle (1,9 milioni di tonnellate), Londra Heathrow ed Amsterdam (con 1,6 milioni di tonnellate ciascuna), Istanbul (816 mila tonnellate) e Madrid (559 mila tonnellate).

La Business and General Aviation in Europa nel 2019 ha registrato una contrazione dei movimenti dell'1,6%.

L'Italia, in linea con il trend del mercato europeo, registra movimenti in calo dello 0,9% ed è il quarto mercato in Europa con una market share del 7% (fonte Wingx).

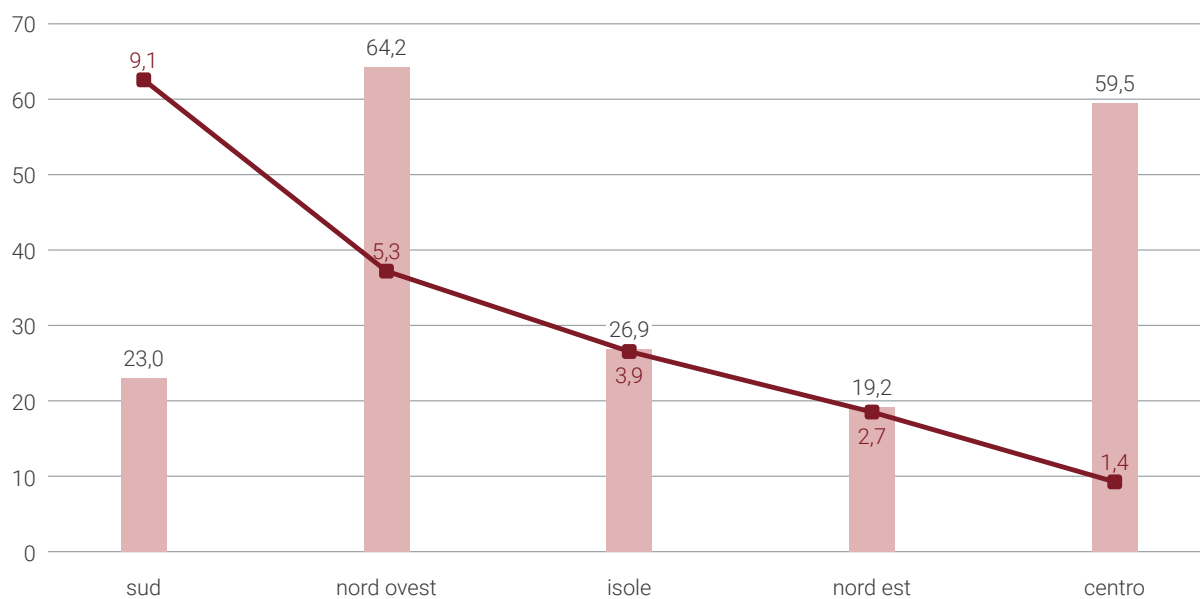
Il sistema Milano si conferma comunque tra i leader in Europa e in Italia: gli scali milanesi gestiscono complessivamente il 40% del traffico B&GA (in Italia prima posizione) e si collocano al quinto posto in Europa, subito dopo Londra, Parigi, Nizza e Ginevra.

Andamento del traffico sugli aeroporti italiani a dicembre 2019²

L'andamento del traffico passeggeri degli aeroporti italiani associati ad Assaeroporti ha totalizzato 192,8 milioni, in crescita del 4,0% rispetto al 2018. Il risultato è ascrivibile principalmente al positivo andamento del traffico internazionale (+5,8%).

I movimenti aerei sono stati pari a 1,5 milioni (+3,0%), mentre le merci totali trasportate (1.017 mila tonnellate) risultano in contrazione (-3,8%).

Di seguito, in ordine di crescita percentuale, la distribuzione del traffico passeggeri degli aeroporti italiani per macroaree geografiche*.



■ Pax (mio) ■ % vs PY

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

Gli aeroporti del Nord Ovest (33% del totale traffico nazionale) hanno servito 64,2 milioni di passeggeri (+5,3%) tra questi spicca il sistema aeroportuale lombardo: Milano Malpensa e Linate hanno registrato rispettivamente 28,8 milioni (+16,6%) e 6,5 milioni (-28,8%), quest'ultimo contraddistinto dalla sospensione dell'operatività dal 27 luglio al 26 ottobre 2019 (per complessivi 92 giorni) finalizzata al rifacimento della pista ed al restyling dell'aerostazione, con il conseguente trasferimento della maggior parte dei voli sullo scalo di Malpensa; Bergamo Orio al Serio 13,9 milioni (+7,1%).

Al Centro Italia il sistema aeroportuale romano (26% del totale traffico nazionale) ha raggiunto 49,4 milioni di passeggeri (+1,2%): Roma Fiumicino ha servito 43,5 milioni (+1,2%), mentre Roma Ciampino 5,9 milioni (0,7%).

Nel Nord Est si segnala Venezia con 11,6 milioni (+3,4%), mentre al Sud Napoli cresce del 9,4% totalizzando quasi 11 milioni di passeggeri.

²Fonte Assaeroporti 39 aeroporti associati; i dati comprendono aviazione commerciale inclusi i transiti diretti

QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

Definizione dei nuovi corrispettivi aeronautici

La legge 3 maggio 2019 n. 37, entrata in vigore il 26 maggio 2019, ha sancito il passaggio delle competenze di vigilanza in tema tariffario dall'ENAC all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) anche con riferimento ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102 (cd. contratti di programma "in deroga", che includono il vigente contratto di programma SEA-ENAC).

Le attività di vigilanza dell'ART fanno riferimento alla regolazione tariffaria di quasi tutti i corrispettivi regolati percepiti da SEA in qualità di gestore aeroportuale (diritti aeroportuali, infrastrutture centralizzate, beni in uso comune e in uso esclusivo). Resta in carico all'ENAC la regolazione tariffaria dei corrispettivi relativi ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM), disciplinati dal Regolamento CE n.1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo.

Revisione dei modelli di regolazione dei diritti aeroportuali

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha indetto il 1° agosto 2019, con delibera n. 118/2019, una consultazione pubblica per la revisione dei vigenti modelli di regolazione che risalgono al 2017. Il documento di consultazione ha rivisto i modelli di regolazione dell'Autorità inserendo nuove previsioni sul trattamento dei margini da attività commerciali (cd. "hybrid till"), sull'efficienza delle gestioni mediante l'utilizzo della metodologia SFA (Stochastic Frontier Analysis), sull'elasticità dei costi, sulla remunerazione del capitale investito e sulle incentivazioni all'attività volativa delle compagnie aeree.

SEA, il 30 settembre 2019, ha trasmesso all'Autorità le proprie considerazioni scritte sul documento posto in consultazione; la posizione di SEA è stata successivamente illustrata anche nel corso dell'audizione pubblica del 9 ottobre 2019.

Con delibera n.177/2019 del 19 dicembre 2019 l'ART ha ritenuto necessario approfondire le valutazioni in merito ai contenuti delle osservazioni e delle proposte pervenute e di prorogare al 13 marzo 2020 il termine per la conclusione del procedimento, inizialmente previsto al 20 dicembre 2019. Il 13 marzo 2020 ART ha pubblicato

la delibera n. 57/2020 con cui si dispone - in considerazione dell'urgenza connessa all'emergenza epidemiologica Covid-19 - di prorogare al 7 maggio 2020 il termine per la conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 84/2018, relativamente alla revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

Aeroporto di Malpensa: provvedimento ENAC di limitazione del numero degli operatori ammessi a prestare servizi di assistenza a terra per l'aviazione commerciale

In data 5 giugno 2019, ENAC, in accoglimento dell'istanza formulata da SEA, ha emanato il provvedimento n. 0065523 con cui ha disposto di limitare a 3 il numero degli operatori di aviazione commerciale e a 4 gli operatori di aviazione generale ammessi a prestare servizi di assistenza a terra presso l'aeroporto di Malpensa, per un periodo di 7 anni.

La gara ad evidenza pubblica per l'individuazione degli operatori di aviazione commerciale sarà bandita da ENAC nel 2020, mentre per l'aviazione generale non si procederà a selezione poiché sono attualmente presenti 4 operatori.

Provvedimenti in tema di Brexit

In data 27 marzo 2019 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il Regolamento (UE) 2019/502 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 25 marzo 2019, relativo a norme comuni per garantire una connettività di base del trasporto aereo in relazione al recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione. Detto provvedimento permette di scongiurare il rischio di disservizi nel settore del trasporto aereo in caso di no-deal prevedendo che i vettori aerei potranno continuare a volare tra il Regno Unito e l'Unione Europea senza restrizioni sulla capacità; i vettori aerei del Regno Unito potranno mantenere il code-sharing con i vettori dell'Unione Europea senza alcuna restrizione su tali servizi; i vettori aerei del Regno Unito potranno fornire servizi cargo aerei di quinta libertà tra l'Unione Europea e paesi non-UE per un massimo di 5 mesi e non saranno autorizzati ad aumentare le frequenze durante tale periodo; i vettori aerei in possesso di una licenza rilasciata da uno Stato dell'UE-27 avranno 6 mesi di tempo per

conformarsi alle norme dell'Unione Europea in materia di proprietà e controllo, a condizione che, entro 2 settimane dall'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea, presentino alle competenti autorità degli Stati dell'UE-27 il loro piano per il rispetto di tali norme. Infine, il Regno Unito rimarrà nel sistema "One-Stop Security System" dell'Unione Europea, e ciò implica che gli aeroporti UE-27 non dovranno procedere ad un ulteriore screening a fini di sicurezza dei passeggeri originanti dal Regno Unito che transitano per imbarcarsi su altri voli.

Il 13 maggio 2019 la Camera dei Deputati ha approvato in via definitiva la legge di conversione del D.L. del 25 marzo 2019, n. 22, recante "Misure urgenti per assicurare sicurezza, stabilità finanziaria e integrità dei mercati, nonché tutela della salute e della libertà di soggiorno dei cittadini italiani e di quelli del Regno Unito, in caso di recesso di quest'ultimo dall'Unione Europea", con entrata in vigore dal 25 maggio 2019. Detto provvedimento, nell'introdurre disposizioni in materia di distribuzione del traffico aereo sul sistema aeroportuale milanese, prevede all'articolo 17-quater che i vettori comunitari e del Regno Unito possano, in via transitoria e comunque non oltre diciotto mesi dalla data di recesso, continuare ad operare collegamenti di linea point to point, mediante aeromobili del tipo narrow body tra lo scalo di Milano Linate e altri aeroporti del Regno Unito, nei limiti della definita capacità operativa dello scalo di Milano Linate e a condizione di reciprocità.

Si segnala inoltre la previsione inserita all'articolo 17-ter, in materia di tariffe aeroportuali, in virtù della quale si prevede che si continuerà ad applicare i corrispettivi dell'Unione Europea anche ai passeggeri con destinazione Regno Unito, a partire dalla data della Brexit e fino alla data di entrata in vigore di un accordo globale che disciplini le prestazioni di servizi di trasporto con il Regno Unito o, in mancanza, fino al 30 marzo 2020.

In Gran Bretagna il "Withdrawal Agreement", negoziato tra il Regno Unito e l'Unione Europea, è stato approvato dal Parlamento del Regno Unito il 24 gennaio 2020 e ratificato dall'Unione Europea il 30 gennaio 2020. Questo implica l'uscita formale del Regno Unito dall'Unione Europea il 31 gennaio 2020 e un periodo di transizione, che durerà fino al 31 dicembre 2020, durante il quale il Regno Unito continuerà a far parte del mercato unico dell'Unione Europea e continuerà ad applicare i regolamenti dell'Unione Europea (ma senza il diritto di partecipare alle istituzioni e ai processi legislativi dell'Unione Europea).

Il 1° febbraio 2020 segna, pertanto, solo l'inizio di una "Brexit virtuale e istituzionale", con un periodo di transizione volto a consentire la stipula di accordi che permettano un'uscita ordinata del Regno Unito dall'Unione Europea evitando lo scenario "no-deal".

Nuove normative nazionali e comunitarie di rilievo

Nuovo emendamento DDL Manovra Finanziaria 2020 - Addizionale IRES 3,5% (c.d. Robin Tax) per concessionari pubblici trasporti: la norma introduce, per alcune categorie di concessionari pubblici tra cui i gestori aeroportuali, l'aumento dell'aliquota IRES di 3,5 punti percentuali per un periodo limitato di tre anni (2019-2021). Tale emendamento si applica esclusivamente alla Capogruppo SEA SpA.

Disegno di Legge 2216: riporta le disposizioni per la sostituzione di automezzi e attrezzature azionati da motori endotermici con automezzi e attrezzature ad alimentazione elettrica, ibrida o a idrogeno negli aeroporti individuati dall'art.1, comma 3, del regolamento di cui al Decreto del Presidente della Repubblica del 17 settembre 2015, n.201, ovvero per gli aeroporti di Milano Malpensa, Venezia e Roma Fiumicino al fine di contribuire alla riduzione delle emissioni di gas serra e migliorare il livello di sostenibilità ambientale degli aeroporti citati.

D.L. n. 124/2019: è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 24 dicembre scorso il testo recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili" coordinato con la Legge di conversione n. 157/2019. In particolare, all'art. 4 si introduce il nuovo art. 17-bis al D.Lgs. n. 241/1997 prevedendo:

- a carico dei committenti di opere o servizi di importo complessivo annuo superiore a 200 migliaia di euro, tramite contratti di appalto, subappalto o rapporti negoziali comunque denominati caratterizzati da prevalente utilizzo di manodopera presso le sedi di attività del committente con l'utilizzo di beni strumentali di proprietà di quest'ultimo o ad esso riconducibili in qualunque forma, l'obbligo di richiedere copia delle deleghe di pagamento relative al versamento delle ritenute trattenute dall'impresa appaltatrice o affidataria e dalle imprese subappaltatrici ai lavoratori direttamente impiegati nell'esecuzione dell'opera o del servizio. Il versamento delle ritenute di cui al periodo precedente è effettuato dall'impresa appaltatrice o affidataria e dall'impresa subappaltatrice, con distinte deleghe per ciascun committente, senza possibilità di compensazione (comma 1);
- al fine di consentire al committente il riscontro dell'ammontare complessivo degli importi versati dalle imprese, entro i 5 giorni lavorativi successivi alla scadenza del versamento di cui all'art. 18, comma 1, l'obbligo per l'impresa appaltatrice o affidataria e le imprese subappaltatrici di trasmettere al committente e, per le imprese subappaltatrici,

anche all'impresa appaltatrice le deleghe di cui sopra e un elenco nominativo di tutti i lavoratori, identificati mediante codice fiscale, impiegati nel mese precedente direttamente nell'esecuzione di opere o servizi affidati dal committente, con il dettaglio delle ore di lavoro prestate da ciascun percipiente in esecuzione dell'opera o del servizio affidato, l'ammontare della retribuzione corrisposta al dipendente collegata a tale prestazione e il dettaglio delle ritenute fiscali eseguite nel mese precedente nei confronti di tale lavoratore, con separata indicazione di quelle relative alla prestazione affidata dal committente (comma 2).

Le suddette disposizioni si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2020, anche ai contratti già in vigore secondo la recente Risoluzione n. 108/2019 del 24 dicembre 2019 dell'Agenzia delle Entrate.

Direttiva 2009/12/CE: la Commissione Europea – DG MOVE – ha continuato le attività finalizzate alla valutazione della Direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali, già in atto fin dal 2016.

A tal proposito, nel corso mese di aprile 2019, SEA ha ricevuto un questionario finalizzato ad esaminare le posizioni dei principali stakeholders con particolare riferimento alle tematiche apparse più critiche nello studio preliminare pubblicato nel 2017.

Il 9 luglio la Commissione Europea ha pubblicato lo studio relativo alla valutazione dell'impatto della Direttiva UE sui diritti aeroportuali, sottolineando che, benché la direttiva dell'Unione Europea abbia permesso di migliorare la situazione e riconoscendo che sono stati compiuti progressi nel raggiungimento dei suoi obiettivi, risulta comunque necessario un ulteriore intervento normativo.

Lo studio, di livello superiore rispetto allo studio preliminare pubblicato nel dicembre 2017, affronta le nuove dinamiche di mercato che si traducono in una concorrenza tra aeroporti di tutte le dimensioni. La relazione riconosce quindi che il rischio di abuso di potere di mercato da parte degli aeroporti è diminuito, ma ritiene ancora che tale rischio persista.

Le conclusioni dello studio saranno probabilmente riprese dalla nuova Commissione Europea insediatasi nel mese di novembre 2019. SEA continuerà nell'azione di presidio di tale evoluzione, sia direttamente, sia mediante il lavoro delle associazioni di categoria a livello europeo e nazionale.

Green Deal e comparto dell'aviazione: l'11 dicembre 2019 l'Unione Europea ha pubblicato la comunicazione

che definisce un "Green Deal europeo per l'Unione Europea e i suoi cittadini". Con il "Green Deal" la Commissione rinnova l'impegno delle istituzioni comunitarie ad affrontare le sfide legate al clima e all'ambiente e introduce nuove misure con nuovi obiettivi climatici per tutti i settori dell'economia e una roadmap dettagliata per la loro adozione.

Il "Green Deal" pone in primo piano i temi della sostenibilità e della conservazione degli ecosistemi, riconoscendo la necessità di individuare compromessi tra obiettivi economici, ambientali e sociali e che la transizione verso questo nuovo modello economico e sociale "richiederà massicci investimenti pubblici e maggiori sforzi per indirizzare il capitale privato verso l'azione per il clima e l'ambiente".

Con il "Green Deal", la politica dell'UE, incentrata sulla de-carbonizzazione e sulla sostenibilità, non distinguerà più il comparto dell'aviazione rispetto alle altre modalità di trasporto. La strategia di mobilità sostenibile e intelligente, che la UE presenterà nel 2020, lascerà poco o nulla spazio all'eccezionalità dell'aviazione e al suo trattamento differenziato. La priorità assoluta della politica dei trasporti è: "mettere gli utenti al primo posto e fornire loro alternative più economiche, accessibili, sane e pulite alle loro abitudini di mobilità".

Green financing

Parallelamente e a sostegno del Green Deal, la Commissione Europea sta lavorando ad una proposta di Regolamento finalizzata a classificare/qualificare gli investimenti e gli strumenti finanziari come "verdi". Con la proposta in parola, si mira a creare un sistema di classificazione, o "tassonomia", a livello dell'UE, inteso a fornire alle imprese e agli investitori un linguaggio comune per individuare le attività economiche che possono essere considerate ecosostenibili.

Attualmente non esiste un sistema comune di classificazione a livello dell'UE o mondiale che dia una definizione di attività economica ecosostenibile. Il regolamento proposto intende affrontare due sfide: i) ridurre la frammentazione derivante da iniziative basate sul mercato e da prassi nazionali; ii) ridurre la "verniciatura verde", ossia la pratica di commercializzare prodotti finanziari come "verdi" o "sostenibili", quando in realtà non soddisfano gli standard ambientali di base.

Si prevede che la Commissione Europea si attiverà nel corso dei prossimi mesi per definire la qualifica di investimento sostenibile nel settore dell'aviazione.

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

I Sistemi Efficienti d'Utenza (SEU o SEESEU) sono sistemi semplici di produzione e di consumo costituiti da un impianto di produzione e da un'unità di consumo direttamente connessi tra loro mediante un collegamento privato, senza obbligo di connessione a terzi, in cui la figura del produttore e del cliente finale coincidono nel medesimo soggetto giuridico ovvero in soggetti giuridici che appartengono al medesimo gruppo societario.

Il GSE (Gestore Servizi Elettrici) in data 8 maggio 2017 ha definitivamente rilasciato la qualifica di SEESEU sia per lo scalo di Linate che per quello di Malpensa.

L'ottenimento della qualifica di SEU o SEESEU comporta il mantenimento di condizioni tariffarie agevolate

sull'energia elettrica autoprodotta, con elevata efficienza e non prelevata dalla rete, limitatamente alle parti variabili degli oneri generali di sistema e di rete, come previsto dal D.Lgs. n. 115/08 e dall'articolo 25-bis del Decreto Legge n. 91/14 convertito con Legge n.116/14.

Con deliberazione ARERA n.680/2018 del 18 dicembre 2018 è stato prorogato al 1° luglio 2019 il termine (fissato precedentemente al 31 dicembre 2018) entro il quale bisogna optare per SDC o SEESEU. Conseguentemente il Gruppo SEA, dopo aver valutato rischi ed opportunità delle due diverse opzioni, ha deciso di optare per la soluzione SEESEU e ha avviato tutte le attività, inclusa la stipula della convenzione con il Distributore (E-Distribuzione), per rendere operativo tale sistema nel più breve tempo possibile. Alla chiusura del bilancio 2019, tale stipula risulta non ancora ufficialmente firmata; la scadenza fissata dall'autorità è dicembre 2020. L'attuale qualifica di Sea è SEESEU-B.

COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

Dati quantitativi di traffico

	Movimenti		Passeggeri ⁽¹⁾		Merci ⁽²⁾	
	2019	% vs 2018	2019	% vs 2018	2019	% vs 2018
Malpensa	225.506	18,7%	28.706,4	16,9%	544.978	-2,4%
Linate	69.776	-25,8%	6.536,9	-28,8%	6.380	-41,1%
Totale traffico commerciale	295.282	4,0%	35.243,3	4,4%	551.358	-3,1%
Aviazione Generale ⁽³⁾	24.507	-5,5%	50,4	-7,3%		-
Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA	319.789	3,2%	35.293,7	4,4%	551.358	-3,1%

⁽¹⁾ Passeggeri arrivati+ partiti in migliaia

⁽²⁾ Merci arrivate+partite in tonnellate

⁽³⁾ Fonte Aviazione Generale: SEA Prime

Nell'esercizio 2019, il sistema aeroportuale di Milano gestito dal Gruppo SEA ha servito complessivamente 35,3 milioni di passeggeri, in crescita di 1,5 milioni di passeggeri rispetto al 2018 (33,8 milioni di passeggeri, +4,4%). L'operatività dell'aeroporto di Linate è stata sospesa dal 27 luglio al 26 ottobre 2019 (per complessivi 92 giorni) per il rifacimento della pista ed il restyling dell'aerostazione, con il conseguente trasferimento della maggior parte dei voli sullo scalo di Malpensa. Per la suddetta ragione, i dati traffico degli esercizi 2018 e 2019 dei due aeroporti non sono confrontabili.

L'aeroporto di Malpensa ha registrato un incremento del 16,9% dei passeggeri di aviazione commerciale (con un incremento di oltre 4 milioni), mentre l'aeroporto di Linate ha registrato una flessione del 28,8%.

Durante il periodo di chiusura di Linate, l'aeroporto di Malpensa ha servito un totale di 9,6 milioni di passeggeri (+2,5 milioni di passeggeri, +34,1% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente); parte dell'incremento deriva dal trasferimento dei voli di Linate, che ha inciso per 1,9 milioni di passeggeri.

In riferimento ai risultati 2019 per area geografica, il traffico intercontinentale registra un incremento di oltre 700 mila passeggeri (+11,3%), attestandosi a 7 milioni di passeggeri; le destinazioni domestiche ed europee hanno contribuito alla crescita rispettivamente con 182 mila passeggeri (+2,0%) e 603 mila passeggeri (+3,3%).

L'aeroporto di Linate ha gestito complessivamente 6,5 milioni di passeggeri (9,2 milioni di passeggeri nel 2018). La chiusura dello scalo ha comportato il trasferimento della maggior parte dei voli a Malpensa, tuttavia una parte del traffico (stimata in circa 500 mila passeggeri) è venuta meno, poiché alcuni passeggeri hanno privilegiato altre modalità di trasporto (treno) oppure hanno scelto di viaggiare attraverso altri scali del nord Italia.

La Business and General Aviation, attraverso i due terminal di Linate e Malpensa, quest'ultimo inaugurato nel luglio 2019, ha gestito complessivamente 24.507 movimenti, in flessione del 5,5% rispetto al 2018. La contrazione dei movimenti è da imputarsi totalmente alla chiusura dello scalo di Linate nei tre mesi estivi, con un trasferimento solo parziale del traffico sullo scalo di Malpensa.

Conto economico

I principi contabili applicati per la predisposizione dei dati consolidati dell'esercizio 2019 sono conformi a quelli adottati per la redazione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2018. In ottemperanza al principio contabile IFRS 16, a partire dall'esercizio 2019 tutte le immobilizzazioni in leasing che rispettano le caratteristiche definite dal principio stesso sono esposte in una voce dello stato patrimoniale denominata "Diritti d'uso dei beni in leasing" e ammortizzate secondo la durata contrattuale. Sono di seguito esposti i principali effetti dell'applicazione dell'IFRS 16 sui conti dell'esercizio 2019:

- 1) minori canoni di leasing operativi nell'esercizio 2019 per 1.810 migliaia di euro, con un miglioramento dell'EBITDA di pari importo;
- 2) maggiori ammortamenti nel 2019 per gli anzidetti diritti d'uso per 1.722 migliaia di euro, con un miglioramento del risultato operativo di circa 88 migliaia di euro;
- 3) maggiori oneri finanziari nell'esercizio 2019 per 135 migliaia di euro;
- 4) l'effetto sul Risultato prima delle imposte è negativo per 47 migliaia di euro.

(in migliaia di euro)	2019	2018	Variazione	Var % 2019/2018
Ricavi di gestione	706.868	683.956	22.912	3,3%
Ricavi per lavori su beni in concessione	51.142	29.189	21.953	75,2%
Totale ricavi	758.010	713.145	44.865	6,3%
Costi di gestione				
Costi del lavoro	191.627	189.416	2.211	1,2%
Altri costi di gestione	245.403	215.150	30.253	14,1%
Totale costi di gestione	437.030	404.566	32.464	8,0%
Costi per lavori su beni in concessione	46.321	26.728	19.593	73,3%
Totale costi	483.351	431.294	52.057	12,1%
Margine operativo lordo / EBITDA⁽¹⁾	274.659	281.851	(7.192)	(2,6%)
Accantonamenti e svalutazioni	555	3.704	(3.149)	(85,0%)
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	22.052	15.077	6.975	46,3%
Ammortamenti	77.400	73.601	3.799	5,2%
Risultato operativo	174.652	189.469	(14.817)	(7,8%)
Proventi da partecipazioni	17.521	14.568	2.953	20,3%
Oneri finanziari netti	16.964	16.641	323	1,9%
Risultato prima delle imposte	175.209	187.396	(12.187)	(6,5%)
Imposte dell'esercizio	50.788	51.318	(530)	(1,0%)
Risultato netto	124.421	136.078	(11.657)	(8,6%)
Risultato di pertinenza dei terzi	2	2	0	0,0%
Risultato del Gruppo	124.419	136.076	(11.657)	(8,6%)

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

I ricavi della gestione al 31 dicembre 2019, pari a 706.868 migliaia di euro, risultano in crescita di 22.912 migliaia di euro (+3,3%). Tale positiva performance è principalmente attribuibile allo sviluppo del traffico, che ha determinato l'incremento sia dei ricavi aviation per 10.081 migliaia di euro sia dei ricavi derivanti dalle attività non aviation per 11.236 migliaia di euro. I ricavi del business energy crescono di 2.122 migliaia di euro, mentre l'attività di business e general aviation evidenzia ricavi in diminuzione per 526 migliaia di euro. I costi della gestione risultano in crescita di 32.464 migliaia di euro (+8,0%) principalmente per effetto degli oneri connessi all'incremento del traffico e all'aumento dei costi energetici e dei costi straordinari correlati alla chiusura di Linate e corrispondente trasferimento dell'operatività a Malpensa (di seguito denominato "Bridge"), come di seguito dettagliati. Il margine determinato dai ricavi e costi per lavori su beni in concessione è pari a 4.821 migliaia di euro, in crescita per effetto degli investimenti sostenuti nel periodo.

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il Risultato Operativo Lordo (EBITDA) è pari a 274.659 migliaia di euro, in riduzione del -2,6% rispetto all'esercizio 2018 (-7.192 migliaia di euro). Al netto delle componenti non ricorrenti precedentemente evidenziate, l'EBITDA risulta in crescita del +0,2% (+487 migliaia di euro).

Il Risultato Operativo (EBIT), pari a 174.652 migliaia di euro (-7,8%), risente principalmente dei maggiori ammortamenti per l'entrata in esercizio di alcuni investimenti.

Il Risultato Netto è pari a 124.421 migliaia di euro, in diminuzione di 11.657 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (-8,6%).

Ricavi

I **ricavi di gestione** al 31 dicembre 2019 (al netto della componente relativa ai lavori per beni in concessione) sono pari a 706.868 migliaia di euro ed includono ricavi *Aviation* per 425.810 migliaia di euro (415.729 migliaia di euro nel 2018), ricavi *Non Aviation* per 253.634 migliaia di euro (242.399 migliaia di euro nel 2018), ricavi *General Aviation* per 10.818 migliaia di euro (11.344 migliaia di euro nel 2018) e ricavi *Energy* per 16.606 migliaia di euro (14.484 migliaia di euro nel 2018).

I ricavi di gestione risultano in aumento di 22.912 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (+3,3%), beneficiando di ricavi non ricorrenti nel 2019 pari a 197 migliaia di euro relativi all'evento musicale "Jova beach party", mentre il 2018 beneficiava di ricavi non ricorrenti pari a 5.591 migliaia di euro a seguito della conclusione del procedimento giudiziale che ha consentito a SEA di ottenere il riconoscimento dei corrispettivi relativi agli spazi occupati negli anni precedenti dall'Agenzia delle Dogane. Al netto di tali fenomeni, i ricavi risultano in crescita di 28.306 migliaia di euro (+4,2%). Tale *performance* è prevalentemente determinata da:

- *Aviation* per +10.081 migliaia di euro, prevalentemente per effetto dei maggiori volumi di traffico registrati nel periodo in esame.
- *Non Aviation* per +16.629 migliaia di euro, con una crescita organica di tutti i principali business (*Shops, Food & Beverage, Car Rental, Parking, Cargo, Bank Services*).
- *Energy* per +2.122 migliaia di euro, dovuti principalmente ai maggiori volumi di vendita di energia elettrica verso terzi.
- *General Aviation* per -526 migliaia di euro, da attribuirsi principalmente al buon andamento dei corrispettivi regolamentati per +626 migliaia di euro ed

una riduzione pari ad euro -1.150 relativa, principalmente, ai mancati ricavi da affitto spazi per effetto del progetto "Bridge".

I **ricavi per lavori su beni in concessione** passano da 29.189 migliaia di euro nell'esercizio 2018 a 51.142 migliaia di euro nell'esercizio 2019, con un incremento del 75,2%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark up* rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark up* che un *general contractor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

Costi di gestione

I costi di gestione al 31 dicembre 2019, al netto dei costi per lavori sui beni in concessione, sono pari a 437.030 migliaia di euro, in aumento rispetto all'esercizio precedente di 32.464 migliaia di euro (+8,0%). I costi del 2019 incorporano componenti non ricorrenti pari a 4.358 migliaia di euro mentre l'anno 2018 includeva componenti non ricorrenti per 2.073 migliaia di euro, pertanto evidenzia un incremento escluso tali componenti per 30.179 migliaia di euro (+7,5%) principalmente determinato:

- dal costo del lavoro di Gruppo, in aumento di 2.437 migliaia di euro (+1,3%) rispetto al 2018 (187.343 migliaia di euro nel 2018, 189.780 migliaia di euro nel 2019). Tale dinamica è dovuta ai costi straordinari connessi al "Bridge" (1.255 migliaia di euro) ed all'aumento netto della forza lavoro necessaria a gestire il maggior numero di passeggeri. L'organico del 2019, pari a 2.802 Full Time Equivalent, risulta in incremento di 20 FTE rispetto al 2018 (2.782 FTE).
- dagli altri costi di gestione, che risultano in aumento di 27.742 migliaia di euro (+12,9%) rispetto al 2018, passando da 215.150 migliaia di euro a 242.892 migliaia di euro nel 2019. Tale crescita è stata determinata dall'incremento dei costi legati ai volumi di traffico per 5.457 migliaia di euro (vigilanza, canoni pubblici, fee connesse alla gestione dei parcheggi, costi di supporto al passeggero, carburanti e prodotti chimici per lo sghiacciamento degli aeromobili), dall'aumento dei costi energetici – metano, CO₂ e acquisti EE vs terzi – per 8.779 migliaia di euro e da altri costi di gestione per 13.509 migliaia di euro. Tale incremento è dovuto a maggiori costi di manutenzione, pulizia, canoni hardware e software e pubblicità, mentre sono in riduzione rispetto all'esercizio precedente le prestazioni professionali ed

i canoni di noleggio leasing (per 3.779 migliaia di euro), che beneficiano nell'esercizio 2019 dell'applicazione del principio contabile IFRS 16, non applicato nel 2018. I costi dell'esercizio 2019 includono partite straordinarie relative al "Bridge" pari a 5.557 migliaia di euro.

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 26.728 migliaia di euro nel 2018 a 46.321 migliaia di euro nell'esercizio 2019. Essi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

Accantonamenti e svalutazioni

Nell'esercizio 2019 la voce accantonamenti e svalutazioni evidenzia un rilascio netto di 555 migliaia di euro determinato per 2.469 migliaia di euro da accantonamenti netti a fondo oneri futuri (2.887 migliaia di euro nel 2018) e da uno scioglimento netto di 1.914 migliaia di euro (816 migliaia di euro di accantonamento netto nel 2018) relativo al fondo svalutazione crediti.

Gli accantonamenti a fondo oneri futuri includono un accantonamento netto in materia di lavoro pari a 1.452 migliaia di euro; un accantonamento pari a 1.000 migliaia di euro sul fondo rumore per le attività di nuova mappatura dei ricettori sensibili e residenziali, indispensabile per la progettazione degli interventi di mitigazione sia per Linate, dove il Master Plan 2030 è stato recentemente approvato (in data 5 dicembre 2019) sia per Malpensa; un accantonamento di 400 migliaia di euro per nuovi contenziosi. Tali accantonamenti sono parzialmente compensati dai rilasci di franchigie assicurative per effetto della rivalutazione dei rischi e dai rilasci di fondi per la chiusura di contenziosi.

Il rilascio netto osservabile sul fondo svalutazione crediti è legato allo scioglimento di fondi accantonati negli esercizi precedenti a seguito del venir meno delle condizioni che ne avevano determinato l'accantonamento. I rilasci sono parzialmente compensati dagli accantonamenti, effettuati per tener conto del rischio valutato dalla Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla nota 9.7 del Bilancio consolidato.

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nell'esercizio in esame l'accantonamento netto risulta pari a 22.052 migliaia di euro (15.077 migliaia di euro del 2018) ed incorpora le previste manutenzioni degli impianti nel corso della loro vita utile. Tale incremento, pari a 6.975 migliaia di euro, si è rivelato necessario a seguito della rivisitazione del piano manutentivo.

Ammortamenti

Nell'esercizio 2019 gli ammortamenti si incrementano di 3.799 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2018, passando da 73.601 migliaia di euro a 77.400 migliaia di euro. L'andamento degli ammortamenti nei periodi considerati riflette il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dal Gruppo, non superiore comunque alla durata della concessione e l'incremento delle immobilizzazioni il cui ammortamento è iniziato nella seconda metà del 2018 (attrezzature di piazzale *de-icer* e trattori, lavori di restyling e riqualificazione sulle aerostazioni di Linate e Malpensa T1 e nuovo magazzino operatori cargo e handlers sono i principali investimenti). Si segnala inoltre l'incremento legato agli ammortamenti della nuova categoria di immobilizzazioni determinata dall'IFRS 16, "Diritti d'uso dei beni in *leasing*", pari, per l'esercizio 2019, a 1.722 migliaia di euro.

Proventi e oneri da partecipazioni

Nell'esercizio 2019 i proventi netti da partecipazioni registrano un aumento pari a 2.953 migliaia di euro, passando da 14.568 migliaia di euro del 2018 a 17.521 migliaia di euro del 2019 e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio netto e gli altri proventi e oneri.

La quota di risultato delle società collegate valutate con il metodo del Patrimonio netto risulta positiva per 17.461 migliaia di euro nel 2019 (14.177 migliaia di euro nel 2018). L'incremento, pari a 3.284 migliaia di euro, è riconducibile al miglioramento dei risultati conseguiti da alcune delle società collegate.

Gli altri proventi risultano in diminuzione di 331 migliaia di euro. Tale variazione negativa è riconducibile ai dividendi registrati nel bilancio 2018, il cui ammontare è pari a 387 migliaia di euro, deliberati dall'Assemblea degli Azionisti di Airport Handling SpA del 6 maggio 2016 sulla destinazione dell'utile dell'esercizio 2015 e relativi alle azioni detenute da SEA, incassati da SEA stessa a luglio 2018, a seguito dello scioglimento del Trust.

Proventi e oneri finanziari

Nel corso del 2019 gli oneri finanziari netti sono aumentati di 323 migliaia di euro, passando da 16.641 migliaia di euro al 31 dicembre 2018 a 16.964 migliaia di euro al 31 dicembre 2019.

Tale dinamica è prevalentemente riconducibile ai minori interessi passivi di periodo su finanziamenti a medio lungo termine, a seguito della diminuzione dell'indebitamento lordo medio di periodo, ai minori oneri su derivati per la prosecuzione dell'ammortamento del relativo nozionale, e ai minori proventi finanziari registrati nell'esercizio 2019 rispetto al precedente, quando erano stati iscritti gli interessi attivi maturati sul credito IRES e incassati ad aprile 2018, contestualmente al credito nominale corrispondente.

Imposte

Le imposte dell'esercizio 2019 ammontano a 50.788 migliaia di euro, in diminuzione rispetto all'esercizio 2018 (51.318 migliaia di euro) di 530 migliaia di euro, a fronte di una riduzione dell'utile ante imposte di 12.187 migliaia di euro. Tale effetto sulle imposte dell'esercizio 2019 è sostanzialmente imputabile all'applicazione dell'addizionale IRES prevista dall'art. 1, comma 716, della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Legge di Bilancio 2020) ai sensi della quale le società concessionarie di servizi pubblici, tra cui quelle affidatarie di concessioni di gestione aeroportuale, sono assoggettate ad una maggiorazione di 3,5 punti percentuali dell'aliquota ordinaria IRES che, conseguentemente, passa dal 24% al 27,5% per i tre esercizi fiscali 2019, 2020 e 2021.

Si rimanda alla nota 9.12 del Bilancio Consolidato per una analisi di dettaglio delle componenti economiche che hanno concorso a tale risultato netto e la loro comparazione con i dati 2018.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo è pari a 124.419 migliaia di euro in diminuzione di 11.657 migliaia di euro, rispetto all'esercizio precedente (136.076 migliaia di euro).

Stato patrimoniale riclassificato

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018	Variazione
Immobilizzazioni immateriali	994.659	986.469	8.190
Immobilizzazioni materiali	215.657	205.483	10.174
Diritti d'uso beni in leasing	10.106		10.106
Investimenti immobiliari	3.404	3.408	(4)
Partecipazioni in società collegate	76.674	67.914	8.760
Altre Partecipazioni	26	26	0
Imposte differite attive	58.163	54.185	3.978
Altri crediti non correnti	6.470	188	6.282
Capitale immobilizzato (A)	1.365.159	1.317.673	47.486
Rimanenze	1.848	1.934	(86)
Crediti commerciali	123.241	121.005	2.236
Crediti per imposte dell'esercizio	2.071	1.048	1.023
Altri crediti	11.067	9.527	1.540
Attività di esercizio a breve	138.227	133.514	4.713
Debiti commerciali	182.085	153.394	28.691
Altri debiti	287.522	192.476	95.046
Debiti per imposte dell'esercizio	10.689	18.541	(7.852)
Passività di esercizio a breve	480.296	364.411	115.885
Capitale circolante (B)	(342.069)	(230.897)	(111.172)
Fondi rischi e oneri (C)	(157.408)	(167.861)	10.453
Fondi relativi al personale (D)	(48.172)	(46.214)	(1.958)
Altri debiti non correnti (E)	(7.961)	(13.964)	6.003
Capitale investito netto (A+B+C+D+E)	809.549	858.737	(49.188)
Patrimonio netto di Gruppo	(358.593)	(459.101)	100.508
Patrimonio netto di terzi	(27)	(25)	(2)
Indebitamento finanziario netto	(450.929)	(399.611)	(51.318)
Totale fonti di finanziamento	(809.549)	(858.737)	49.188

Tutte le immobilizzazioni, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e dell'Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2019 rispettivamente a 506.135 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro (al 31 dicembre 2018 erano pari rispettivamente a 505.226 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro).

Il Capitale immobilizzato, pari a 1.365.159 migliaia di euro, registra un aumento di 47.486 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 principalmente per effetto: *i)* della dinamica degli investimenti e ammortamenti del periodo rispettivamente pari a 97.911 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) e a 75.678 migliaia di euro (ammortamenti esposti al netto dell'effetto IFRS 16); *ii)* della valutazione di una nuova categoria di immobilizzazioni definita dall'IFRS 16, Diritti d'uso dei beni in leasing, per un valore pari a 10.106 migliaia di euro al 31 dicembre 2019; *iii)* dell'incremento del valore delle partecipazioni in società collegate (8.760 migliaia di euro) che recepisce la valutazione a *equity* delle stesse; *iv)* dell'incremento delle imposte differite attive nette pari a 3.978 migliaia di euro; *v)* dell'incremento degli Altri crediti non correnti, pari a 6.282 migliaia di euro, legato a interventi di ripristino e sostituzione realizzati sui cespiti rientranti nel perimetro IFRIC 12 la cui competenza economica è relativa agli esercizi futuri.

Il Capitale circolante netto, pari a -342.069 migliaia di euro, migliora di 111.172 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018.

Tale dinamica è il risultato di diversi fattori. Le attività a breve aumentano per effetto dell'aumento dei crediti commerciali, principalmente a seguito dei maggiori ricavi conseguiti nell'esercizio in esame, dei crediti per imposte e degli altri crediti, mentre le passività a breve hanno contribuito positivamente alla dinamica del capitale circolante.

È incluso nelle passività a breve il debito verso gli azionisti relativo alla seconda tranche del dividendo straordinario deliberato dall'Assemblea degli azionisti il 30 settembre 2019 pari a 84.728 migliaia di euro. Gli altri debiti non correnti si riferiscono principalmente ai debiti verso dipendenti iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità

in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predeterminato di lavoratori, che raggiungeranno, entro agosto 2023, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Tali debiti risultano in diminuzione rispetto al 31 dicembre 2018 sia per il raggiungimento da parte di alcuni lavoratori dei requisiti che ne ha determinato la liquidazione sia la riclassifica da debiti non correnti a correnti.

Il Capitale investito netto al 31 dicembre 2019 ammonta a 809.549 migliaia di euro, con un decremento di 49.188 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018	Variazione
Rimanenze	1.848	1.934	(86)
Crediti commerciali	123.241	121.005	2.236
Debiti commerciali	(182.085)	(153.394)	(28.691)
Crediti / (debiti) diversi	(285.073)	(200.442)	(84.631)
Totale capitale circolante netto	(342.069)	(230.897)	(111.172)

Posizione finanziaria netta

La "Posizione finanziaria netta", pari a 450.929 migliaia di euro, è in aumento di 51.318 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 (399.611 migliaia di euro). La generazione di cassa operativa ha permesso di finanziare quasi interamente gli esborsi per investimenti pari a 123.827 migliaia di euro e il pagamento dei dividendi ordinari e straordinari pari complessivamente a 138.650 migliaia di euro.

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

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

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2018	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita) dell'esercizio	Patrimonio netto al 31 dicembre 2019
Bilancio della Capogruppo	390.591	(223.400)	(1.527)	111.565	277.229
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	24.711			3.836	28.547
Rettifiche per valutazione <i>equity</i> collegate	49.778			8.760	58.538
Altre scritture di consolidamento	(5.952)			260	(5.692)
Bilancio Consolidato	459.126	(223.400)	(1.527)	124.421	358.620

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE

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

- L'EBITDA o "Margine operativo lordo" o "Risultato operativo lordo" è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi esclusi accantonamenti e svalutazioni.
- L'"EBIT" o "Risultato operativo" è stato definito come differenza tra il totale ricavi e il totale costi inclusi accantonamenti e svalutazioni.
- Per "Indebitamento finanziario Netto" o "Posizione finanziaria Netta" si intende liquidità, crediti finanziari e titoli correnti, al netto dei debiti finanziari (correnti e non correnti) e del *fair value* dei derivati a copertura di poste dell'indebitamento finanziario.
- Per "PFN/EBITDA" si intende il rapporto tra l'Indebitamento finanziario Netto e l'EBITDA così come sopra definiti.
- Per "Capitale circolante netto" si intende somma di rimanenze, crediti commerciali, altri crediti correnti, altre attività finanziarie correnti, crediti tributari, altri

debiti, debiti commerciali e debiti per imposte.

- Per "Capitale investito netto" si intende la somma del "Capitale circolante" così come sopra definito e immobilizzazioni al netto dei fondi relativi al personale, altri debiti non correnti e di fondi rischi e oneri.
- Per "Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali" si intendono gli investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali desumibili dalle informazioni riportate nella Nota integrativa del Gruppo SEA, al netto degli utilizzi del fondo di ripristino.
- Per "Componenti non ricorrenti" o "Componenti non *recurring*" si intendono le poste derivanti da operazioni non ricorrenti. Tali poste, a giudizio del management e laddove specificato, possono essere escluse per una migliore comparabilità e valutazione dei risultati di bilancio. Alcuni degli indicatori sopra elencati sono, nella presente Relazione sulla gestione, esposti e descritti al netto delle "Componenti non ricorrenti" o "Componenti non *recurring*".

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

INVESTIMENTI DEL GRUPPO SEA

Il Gruppo SEA ha proseguito nell'anno 2019 il proprio impegno nel sostenere gli investimenti in coerenza con il proprio piano di sviluppo. La tabella seguente evidenzia il dettaglio degli investimenti realizzati nel 2019, pari a 123.827 migliaia di euro. Si specifica che durante l'esercizio 2019 non sono state effettuate attività di ricerca e sviluppo.

(in migliaia di euro)	2019
Infrastrutture di Volo	30.843
Aerostazioni (compreso BHS)	39.743
Cargo	1.040
Edifici vari	3.462
Viabilità e Parcheggi	6.173
Reti e impianti	18.568
Ecologia	30
Sistemi/Progetti ICT	14.809
Attrezzatura varia	9.160
Totale investimenti	123.827

Gli importi sono esposti al netto della remunerazione del 6% in base all'IFRIC 12 (4,8 milioni di euro), della quota di oneri finanziari (0,02 milioni di euro) e delle altre componenti di natura esclusivamente monetaria. Il totale investimenti non comprende gli incrementi per iscrizione di immobilizzazioni IFRS 16.

Gli interventi sulle infrastrutture di volo sono rappresentati prevalentemente dalla riqualifica della pista di Linate e della Taxiway T, dal completamento delle opere di regimazione relative al fiume Lambro e da altri interventi di manutenzione straordinaria per riqualifica delle pavimentazioni di pista, raccordi e vie di rullaggio sugli scali di Linate e Malpensa.

Tra gli investimenti più significativi sulle Aerostazioni, si segnalano, sullo scalo di Linate, il restyling funzionale del Terminal e l'adeguamento dell'impianto BHS per le nuove macchine radiogene, mentre, sullo scalo di Malpensa, gli interventi hanno riguardato il completamento del nuovo Terminal di Aviazione Generale e le opere propedeutiche al trasferimento del traffico, a seguito della chiusura dell'aeroporto di Linate, tra cui la realizzazione della nuova isola check-in, l'adeguamento dell'impianto smistamento bagagli e i nuovi varchi e-gates per controllo passaporti.

La voce Edifici vari accoglie prevalentemente i costi sostenuti per l'elaborazione del Masterplan di Linate e Malpensa, gli interventi di supporto per la realizzazione della nuova base di aviazione generale sita al Terminal 2 di Malpensa e gli interventi di sostituzione degli ascensori al Terminal 1 di Malpensa.

Gli interventi effettuati sul sistema di Viabilità e parcheggi hanno riguardato in gran parte le opere di realizzazione della viabilità e controllo degli accessi al T2 di Malpensa e la riqualifica del parcheggio a raso sullo scalo di Linate.

Gli investimenti più significativi effettuati sulla voce Reti e impianti riguardano interventi, inclusi gli anticipi a fornitori, sull'impianto per la produzione di energia nella centrale di Malpensa e la riqualifica e rifacimento delle cabine elettriche degli scali di Linate e Malpensa.

Gli investimenti in Information and Communication Technology hanno interessato gli ambiti di Digital Innovation, il consolidamento e ammodernamento infrastrutturale delle applicazioni aeroportuali e la Cyber Security. In particolare, si sottolinea l'attivazione delle postazioni e-gates presso i Terminal di Malpensa e Linate, che, grazie al trattamento dei passeggeri con tecnologia biometrica al controllo passaporti, da un lato aumentano la sicurezza complessiva degli scali e dall'altra velocizzano i tempi di percorrenza.

La voce Attrezzature varie è composta prevalentemente sia da nuove attrezzature radiogene EDS e ETDS sia da attrezzature di piazzale quali de-icer e trattori push-back, sugli scali di Linate e Malpensa.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Liquidazione Air Italy

In data 11 febbraio 2020, Alisarda e Qatar Airways, azionisti di Air Italy S.p.A. attraverso AQA Holding S.p.A., hanno congiuntamente deciso di avviare una procedura di liquidazione in bonis della società. Secondo quanto previsto dalla procedura i liquidatori definiranno il piano di liquidazione.

Provvedimento di limitazione degli handler presso l'aeroporto di Linate

In data 21 febbraio ENAC ha emesso un provvedimento integrativo alla disposizione n. 119504 del 31 ottobre 2018 (provvedimento di limitazione degli handler presso l'aeroporto di Linate), stabilendo che tale limitazione individua quattro operatori per l'aviazione generale.

Covid-19 (Coronavirus)

L'evento più rilevante successivo alla chiusura dell'esercizio 2019 è stato la diffusione dell'infezione da Covid-19 e le sue conseguenze sul settore del trasporto aereo.

Il Gruppo SEA, nel rispetto delle disposizioni delle istituzioni e autorità sanitarie nazionali e locali italiane, ha prontamente attivato il suo protocollo di risposta alla crisi, e attraverso il comitato di direzione (ridenominato "Comitato Crisi Permanente" o il "Comitato Crisi") ha avviato tempestivamente un piano di gestione dell'emergenza, implementando sin da subito una serie di misure a tutti i livelli dell'organizzazione in modo da prevenire eventuali rischi, garantire la salute e sicurezza dei propri dipendenti, clienti e fornitori e la continuità delle proprie attività operative nel rispetto delle disposizioni emanate dagli enti competenti.

Il Comitato Crisi, oltre a supervisionare e coordinare tutti gli aspetti sanitari di competenza, indirizza quelli operativi, infrastrutturali, commerciali, economico-finanziari ed istituzionali connessi all'emergenza e ha altresì la responsabilità di attivare tutte le leve possibili per attenuare l'impatto per il Gruppo in relazione agli ambiti sopra menzionati.

A causa della significativa riduzione del traffico legata all'emergenza sanitaria e alle disposizioni del Governo per il contenimento del contagio, è stata decisa in data 10 marzo 2020 la chiusura del satellite centrale del Terminal 1 di Malpensa (traffico Extra Schengen). In seguito, in applicazione del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministro della Salute n.112 del 12 marzo 2020 e delle conseguenti disposizioni impartite da ENAC rispettivamente in data 13/3/2020 e 25/3/2020, è stata disposta la chiusura totale dell'aeroporto di Milano Linate fino a revoca, nonché dell'intero Terminal 1 di Malpensa. Il traffico passeggeri è stato concentrato sul Terminal 2 dell'aeroporto di Malpensa al fine di contenere al minimo il numero di persone e mezzi, mentre è rimasta aperta Cargo City, a servizio del traffico merci all cargo (circa il 70% delle merci gestite a Malpensa), che mantiene ad oggi livelli di attività significativi.

Si rimanda inoltre a quanto riportato al paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione".

Accordo di Cassa integrazione straordinaria (CIGS)

A seguito delle misure intraprese per l'emergenza Covid-19, in data 13 marzo 2020 è stato sottoscritto un verbale di accordo tra SEA, le Organizzazioni Sindacali e la RSU, che prevede l'attivazione a partire dal 16 marzo 2020 della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS). Esperita la procedura di consultazione sindacale presso Regione Lombardia, l'Accordo è stato notificato al Ministero del Lavoro con richiesta di decreto autorizzativo.

La CIGS coinvolgerà a rotazione tutto il personale ed in attesa del decreto di autorizzazione del Ministero del Lavoro, SEA anticiperà mensilmente il trattamento economico a carico dell'INPS, sostitutivo della retribuzione. SEA farà inoltre richiesta di integrazione del trattamento al "Fondo di Solidarietà per il Settore del Trasporto Aereo e del Sistema Aeroportuale", cui competerà la valutazione dell'istanza ed in caso di esito positivo la specifica delibera di autorizzazione e la conseguente liquidazione direttamente al lavoratore.

Rinvio pagamento seconda tranche dei dividendi straordinari

L'Assemblea degli azionisti tenutasi in data 30 settembre 2019 aveva deliberato di approvare la distribuzione straordinaria di poste disponibili di patrimonio netto risultanti dal bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 alla voce Altre Riserve, per un importo complessivo di 124.600 migliaia di euro e di stabilirne il pagamento in due tranches: la prima, pari al 32%, da erogarsi a decorrere dal 15 ottobre 2019, e la seconda, pari al 68%, da erogarsi a decorrere dal 24 giugno 2020. Preso atto del significativo cambiamento dello scenario economico globale avvenuto a seguito del dilagare della pandemia da virus Covid-19 e adottando un approccio prudentiale, al fine di sostenere la solidità patrimoniale del Gruppo e contenere i futuri impatti economico-finanziari, il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 2 aprile 2020 ha deliberato di rinviare il pagamento della seconda tranche delle riserve distribuibili, ferma restando la delibera dell'assemblea sulla distribuzione delle stesse, riservandosi di rideterminare la data del pagamento quando l'attuale situazione legata al Covid-19 sarà superata.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Lo scenario in cui opererà il Gruppo SEA nel corso del 2020 è in costante evoluzione, alla luce dell'emergenza legata alla diffusione del virus Covid-19. La rapida diffusione dell'epidemia ha provocato l'adozione di radicali misure di contenimento dei contagi da parte di tutti i principali Paesi del mondo, che hanno comportato, tra le altre, la sostanziale paralisi di numerose attività e settori, ivi incluso il trasporto aereo.

Le ultime previsioni effettuate dall'International Air Transport Association (IATA)³ prevedono per il 2020 un significativo calo della domanda di trasporto aereo, con una contrazione attesa a livello mondiale del fatturato dei vettori legato al business passeggeri pari a -38% (corrispondente ad oltre 250 miliardi di dollari americani). In Europa la riduzione attesa appare ancor più significativa (-46%). Risulta tuttavia importante specificare come la IATA abbia rivisto significativamente al ribasso le proprie previsioni elaborate solo tre settimane prima, che proiettavano un calo a livello mondiale pari a -19%. Pertanto, anche alla luce della rapida diffusione dell'epidemia nel mondo, non è da escludere che il quadro possa ulteriormente peggiorare nelle prossime settimane, inducendo un'ulteriore rivisitazione al ribasso delle attuali previsioni.

Il Gruppo SEA monitora con estrema attenzione l'evolversi degli avvenimenti e, dall'inizio dell'emergenza ha avviato un Comitato Crisi Permanente per la gestione dell'emergenza Covid-19. Tale Comitato è composto, oltre che dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale, dai principali Direttori e Manager del Gruppo ed ha lo scopo di supervisionare e coordinare tutti gli aspetti sanitari di competenza, quelli operativi, infrastrutturali,

commerciali, ed economico finanziari connessi all'emergenza, nonché di attivare tutte le azioni possibili per attenuare l'impatto per il Gruppo in relazione agli ambiti sopra menzionati.

Dal giorno 23 febbraio 2020, data in cui l'emergenza ha prodotto i suoi effetti sul trasporto aereo, il traffico sugli scali del Gruppo SEA si è progressivamente ridotto sino a raggiungere un migliaio di passeggeri/giorno nell'ultima settimana.

Il quadro risulta al momento estremamente complesso e l'evoluzione nei prossimi mesi dipenderà da diversi fattori, tra cui la durata dell'emergenza, le restrizioni attuate e loro relativa durata, gli effetti sull'economia che tale emergenza potrà determinare e l'impatto che tale epidemia potrà avere sulla propensione al viaggio dei passeggeri.

Alla luce di quanto precede, i presumibili impatti della pandemia Covid-19 sul Gruppo SEA, seppur significativi, non sono puntualmente stimabili. Sarà infatti necessario attendere l'evoluzione della situazione nel nostro Paese, in Europa e nel resto del mondo per una valutazione più compiuta.

La disponibilità di liquidità sui conti correnti della Società unitamente alle linee disponibili committed e uncommitted non utilizzate e alle ulteriori linee in fase di negoziazione con istituti finanziari permetteranno al Gruppo di gestire i fabbisogni di cassa sino alla graduale ripresa del traffico, attesa al termine della fase di emergenza.

³ Covid-19 Updated impact assessment of the novel Coronavirus – 5 Marzo 2020

ANDAMENTO OPERATIVO – ANALISI DI SETTORE

Commercial Aviation

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

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

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

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

General Aviation

Il *business General Aviation* include le attività di aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate e da luglio 2019 anche presso l'aeroporto di Malpensa.

Energy

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

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

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation		General Aviation		Energy		Consolidato	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
RICAVI di GESTIONE	679.444	658.128	10.818	11.344	16.606	14.484	706.868	683.956
EBITDA	268.516	273.622	6.509	7.488	(366)	741	274.659	281.851
EBIT	170.789	183.869	4.557	5.577	(694)	23	174.652	189.469

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC.

Commercial Aviation

Dati quantitativi di traffico

Andamento del traffico sugli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate

(in migliaia di euro)	Movimenti		Passeggeri ⁽¹⁾		Merci ⁽²⁾	
	2019	% vs 2018	2019	% vs 2018	2019	% vs 2018
Malpensa	225.506	18,7%	28.706,4	16,9%	544.978	-2,4%
Linate	69.776	-25,8%	6.536,9	-28,8%	6.380	-41,1%
Totale traffico commerciale	295.282	4,0%	35.243,3	4,4%	551.358	-3,1%

⁽¹⁾ Passeggeri arrivati+ partiti in migliaia

⁽²⁾ Merci arrivate+partite in tonnellate

Nell'esercizio 2019, il sistema aeroportuale di Milano gestito dal Gruppo SEA ha servito complessivamente 35,2 milioni di passeggeri, in crescita di 1,5 milioni di passeggeri rispetto al 2018 (33,8 milioni di passeggeri, +4,4%). L'operatività dell'aeroporto di Linate è stata sospesa dal 27 luglio al 26 ottobre 2019 (per complessivi 92 giorni) per il rifacimento della pista ed il restyling dell'aerostazione, con il conseguente trasferimento della maggior parte dei voli sullo scalo di Malpensa. Per la suddetta ragione, i dati traffico degli esercizi 2018 e 2019 dei due aeroporti non sono confrontabili.

L'aeroporto di Malpensa ha registrato un incremento del 16,9% dei passeggeri di aviazione commerciale (corrispondente ad oltre 4 milioni), mentre l'aeroporto di Linate ha registrato una flessione del 28,8%.

Durante il periodo di chiusura di Linate, l'aeroporto di Malpensa ha servito un totale di 9,6 milioni di passeggeri (+2,5 milioni di passeggeri, +34,1% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente); parte dell'incremento deriva dal trasferimento dei voli di Linate, che ha inciso per 1,9 milioni di passeggeri.

L'aeroporto di Linate ha gestito complessivamente 6,5 milioni di passeggeri (9,2 milioni di passeggeri nel 2018).

L'incremento dei passeggeri transitati presso gli aeroporti gestiti dal Gruppo è ascrivibile per 548 mila passeggeri (+2,6%) alle compagnie Legacy: Air Italy ha incrementato il proprio traffico di circa 500 mila passeggeri (+37,0%) a seguito dei nuovi collegamenti verso il Nord America e di un ulteriore potenziamento dei voli domestici. I vettori low cost (easyJet, Ryanair, Vueling, Wizz Air) registrano un incremento complessivamente pari a 840 mila passeggeri (+7,2%), mentre il comparto leisure di 121 mila (+10,9%).

Il traffico intercontinentale registra un incremento di oltre 700 mila passeggeri (+11,3%), attestandosi a 7 milioni di passeggeri; le destinazioni domestiche ed europee hanno contribuito alla crescita rispettivamente con 182 mila passeggeri (+2,0%) e 603 mila passeggeri (+3,3%).

Il traffico merci ha registrato 551 mila tonnellate gestite, in riduzione del 3,1% rispetto al 2018. Tale riduzione è attribuibile all'andamento negativo dei vettori all-cargo (-6,7%) in misura pressoché equivalente sia in export sia in import. In controtendenza i vettori che operano con aeromobili a configurazione mista, il cui trasportato cresce del +5,8%.

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

Nella classifica dei primi 15 aeroporti serviti nel 2019 dal Gruppo SEA si trova Londra, che con 5 aeroporti e con oltre 2,5 milioni di passeggeri serviti risulta la prima destinazione in termini di traffico passeggeri, in riduzione rispetto al 2018 (-2,3%); a seguire Parigi con oltre 2 milioni (+5,4%) e Catania, prima destinazione domestica con 1,7 milioni di passeggeri (+3,9%). Prime destinazioni intercontinentali collegate da Milano risultano New York e Dubai, rispettivamente con oltre 1 milione di passeggeri la prima e con 673 mila la seconda.

		2019	var % vs 2018	Inc. % sul totale
1	LONDRA	2.504,6	-2,3%	7,1%
2	PARIGI	2.041,0	5,4%	5,8%
3	CATANIA	1.662,5	3,9%	4,7%
4	AMSTERDAM	1.207,6	-1,1%	3,4%
5	ROMA	1.191,8	-10,9%	3,4%
6	PALERMO	1.147,4	6,9%	3,3%
7	MADRID	1.113,8	11,2%	3,2%
8	NEW YORK	1.019,0	8,7%	2,9%
9	NAPOLI	901,8	2,8%	2,6%
10	BARCELLONA	890,5	7,0%	2,5%
11	CAGLIARI	861,6	1,4%	2,4%
12	LAMEZIA TERME	833,8	15,8%	2,4%
13	FRANCOFORTE	815,1	-4,6%	2,3%
14	BARI	703,6	9,1%	2,0%
15	DUBAI	673,0	-1,3%	1,9%
	Altri	17.676,2	6,4%	50,2%
	Totale	35.243,3	4,4%	100,0%

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

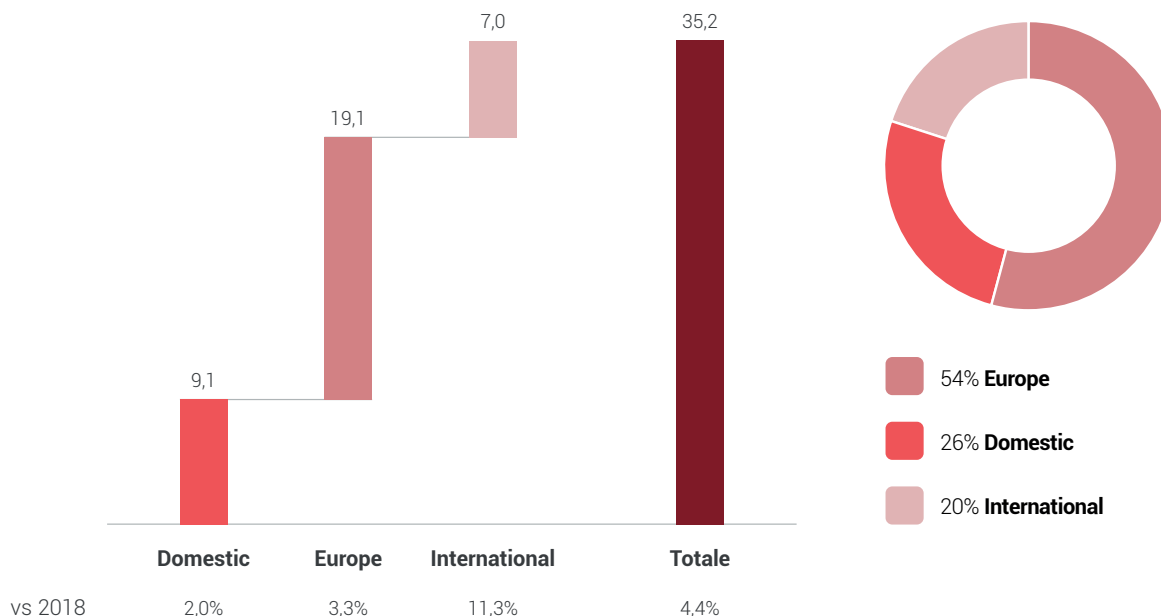
Principali compagnie aeree per passeggeri serviti dal Sistema Aeroportuale di Milano (.000)

EasyJet si conferma primo vettore per volumi di traffico sul Sistema Aeroportuale di Milano con 8,3 milioni di passeggeri (+0,2%). Alitalia si posiziona al secondo posto con 5,8 milioni (-5,6%). Ryanair è terza con 2,6 milioni di passeggeri (+23,7%). Seguono Air Italy, Lufthansa e Vueling.

		2019	var % vs 2018	Inc. % sul totale
1	Easyjet	8.307,4	0,2%	23,6%
2	Alitalia	5.824,6	-5,6%	16,5%
3	Ryanair	2.576,2	23,7%	7,3%
4	Air Italy	1.805,2	37,0%	5,1%
5	Lufthansa	1.660,4	0,1%	4,7%
6	Vueling Airlines S.A.	1.020,5	16,8%	2,9%
7	Emirates	938,6	0,8%	2,7%
8	British Airways	878,5	-6,1%	2,5%
9	Neos	815,3	22,4%	2,3%
10	Air France	606,5	7,6%	1,7%
11	Wizz Air	599,1	43,2%	1,7%
12	Iberia	495,3	-4,6%	1,4%
13	Turkish Airlines	485,1	-0,3%	1,4%
14	Tap Air Portugal	463,7	7,5%	1,3%
15	Klm	426,5	-2,6%	1,2%
	Altri	8.340,5	4,8%	23,7%
	Totale	35.243,3	4,4%	100,0%

Composizione per area geografica del traffico

2019 - Composizione per area geografica del traffico passeggeri (in milioni)



Il **traffico domestico** cresce del 2,0% (182 mila passeggeri incrementali), attestandosi a 9,1 milioni. A tale crescita hanno contribuito Air Italy, con 385 mila passeggeri incrementali, per effetto del potenziamento del network attivato dalla stagione summer 2018 che collega 7 destinazioni.

Ryanair ha contribuito con 148 mila passeggeri incrementali grazie a due nuovi collegamenti verso Bari e Brindisi, raggiungendo ora 6 destinazioni servite. Alitalia risulta in riduzione di 381 mila passeggeri a seguito della chiusura dell'aeroporto di Linate per il rifacimento della pista ed il restyling dello scalo; dal periodo di chiusura il vettore ha definitivamente trasferito presso l'aeroporto di Bergamo 4 voli giornalieri verso Roma Fiumicino.

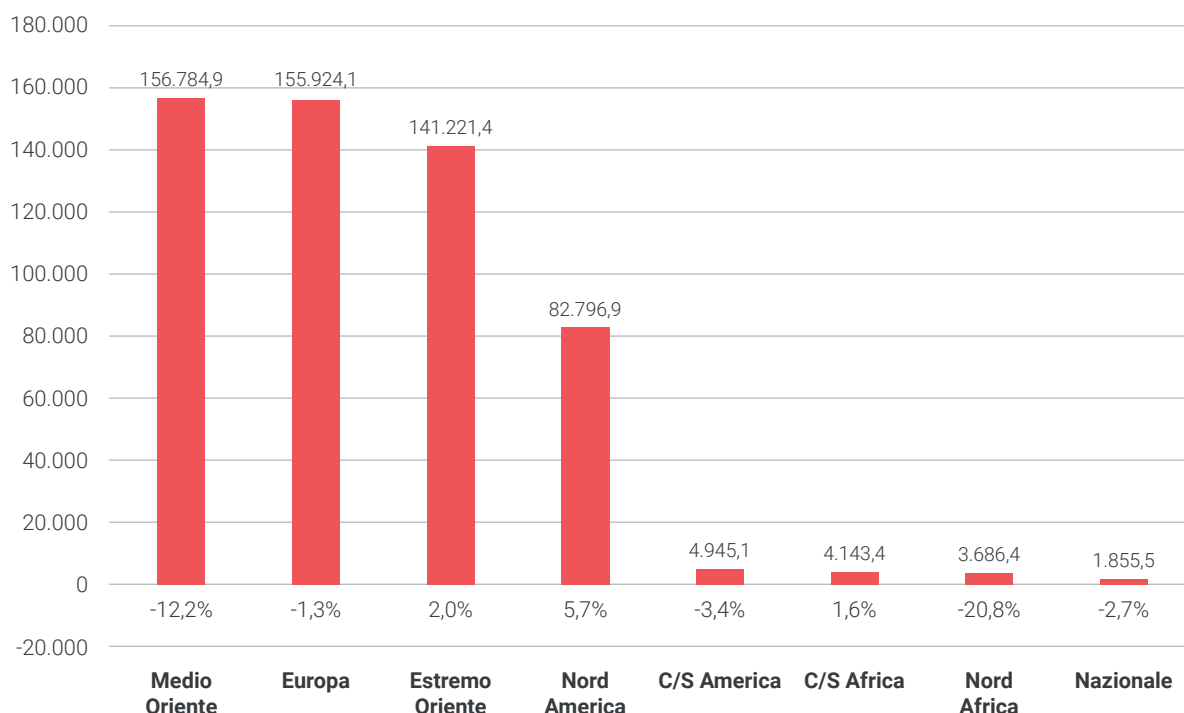
Il **traffico europeo** cresce del 3,3%, con 603 mila passeggeri incrementali, attestandosi a 19,1 milioni.

Tale crescita è da attribuirsi prevalentemente alle compagnie *low cost*. Ryanair, con 345 mila passeggeri incrementali (+32,7%), ha attivato 9 nuovi collegamenti (dei quali 4 stagionali estivi) portando il proprio *network* europeo a 19 (a fronte delle 10 precedenti). Wizz Air, con 181 mila passeggeri incrementali (+43,2%), ha attivato nel corso del 2019 due nuovi collegamenti verso Ohrid e Vienna portando a 7 i collegamenti totali. Vueling, ha contribuito con 147 mila passeggeri incrementali (+16,8%) e 7 collegamenti, dei quali 2 stagionali estivi.

Il **traffico intercontinentale** cresce dell'11,3%, con 709 mila passeggeri incrementali, attestandosi a 7 milioni di passeggeri serviti.

Principale area di sviluppo risulta il **Nord America** (+23,3%, pari a 288 mila passeggeri) per effetto di Air Italy che ha potenziato i collegamenti verso New York e Miami ed attivato nuove destinazioni (San Francisco, Los Angeles e Toronto) dalla stagione estiva. A seguire l'**Africa** (+17,0%, pari a 192 mila passeggeri), in crescita per effetto delle buone performance di Neos, easyJet e Blu Panorama, seguita dal **Medio Oriente** (+6,9%, pari a 163 mila passeggeri – Qatar Airways, Oman Air e Kuwait le compagnie che mostrano i maggiori incrementi) e dall'**Estremo Oriente** (+12,7%, pari a 141 mila passeggeri), in crescita principalmente grazie al contributo di Air China.

2019 Traffico merci per area geografica – Aeroporti gestiti da SEA



Merci in tons

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

Il **traffico merci** ha registrato 551 mila tonnellate, in riduzione del 3,1% rispetto all'esercizio 2018. È risultato in riduzione il trasportato dei vettori all-cargo (-6,7%), mentre è cresciuto quello dei vettori che operano con aeromobili a configurazione mista (+5,8%).

Il traffico merci è concentrato sull'aeroporto di **Malpensa**, che movimentata 545 mila tonnellate, in riduzione del 2,4% rispetto all'esercizio precedente. Tale dinamica è attribuibile principalmente alle merci in *export* (-2,8%) ed in misura minore al traffico in *import* (-1,8%). Il traffico *all-cargo* ha movimentato 372,8 mila tonnellate di merce, in calo del 5,8% rispetto al 2018, mentre il traffico *belly*, con 172,2 mila tonnellate di merce processata, risulta in crescita del 6,1%.

Il comparto *courier*, che incide per il 18,3% del totale trasportato all-cargo, registra un calo del 2,4%.

Tra le aree geografiche intercontinentali si evidenzia la crescita del Nord America (+5,7%) con 4,5 mila tonnellate incrementali e dell'Estremo Oriente (+2,0%) con 2,8 mila tonnellate incrementali.

Le restanti aree geografiche evidenziano un trasportato in contrazione, con particolare riferimento al Medio Oriente (-12,2%, -21,7 mila tonnellate).

Per quanto riguarda l'aeroporto di *Linate* il vettore TNT, unico vettore all-cargo presente, ha chiuso definitivamente l'operatività, trasferendo totalmente i voli a Malpensa a partire dal 27 luglio 2019.

Ricavi

Nell'anno 2019 i ricavi del business Commercial Aviation sono pari a 679.444 migliaia di euro, in crescita di 21.316 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (+3,2%).

Al netto delle componenti non ricorrenti, pari a 197 migliaia di euro nel 2019 relativi all'evento "Jova beach party" e a 5.591 migliaia di euro nel 2018 relativi alla conclusione del procedimento giudiziale che ha consentito a SEA di ottenere il riconoscimento dei corrispettivi relativi agli spazi occupati negli anni precedenti dall'Agenzia delle Dogane, i ricavi di gestione aumentano di 26.710 migliaia di euro (+4,1%).

A tale crescita hanno prevalentemente contribuito le seguenti aree:

- **Aviation** per **10.081** migliaia di euro (da 415.729 migliaia di euro nel 2018 a 425.810 migliaia di euro del 2019). A tale incremento hanno contribuito i maggiori volumi di traffico per 8.986 migliaia di euro (+2,4%) e l'incremento delle tariffe per 1.243 (+4,1%) migliaia di euro, a fronte di un lieve decremento dei ricavi da spazi regolamentati pari a 149 migliaia di euro.
- **Non Aviation**, per **16.629** migliaia di euro (da 236.808 migliaia di euro nel 2018 a 253.437 migliaia di euro nel 2019). Tale performance è stata principalmente determinata dai buoni risultati dei comparti *Retail (Shops, Food & Beverage, Car Rental e Bank Services)* per 5.834 migliaia di euro (+6,0%) e *Parcheggi* per 5.200 migliaia di euro (+7,6%). Rispetto al 2018 risultano in crescita anche i segmenti *Premium Services (Sale VIP e Fast Track)* per 3.433 migliaia di euro e *Real Estate* per 939 migliaia di euro. I ricavi relativi al comparto *Cargo* si attestano a 18.357 migliaia di euro, con un incremento pari a 2.096 migliaia di euro rispetto all'anno precedente (+13,0%) a seguito del rinnovo di alcuni contratti e dell'ampliamento degli spazi in utilizzo a nuovi *tenant*. In aumento anche i ricavi per servizi per 109 migliaia di euro. In controtendenza i ricavi di *Advertising* per -982 migliaia di euro per effetto del "Bridge".

Nel comparto *Retail* i ricavi da *Shops* registrano una crescita di 3.488 migliaia di euro (+6,9%). A tale performance hanno contribuito i ricavi del Terminal 1 con un aumento del 15%, confermando anche per il 2019 la strategia volta ad aumentare la presenza di marchi internazionali del segmento *Luxury* e beneficiando del trasferimento dei passeggeri da Linate a Malpensa in occasione del "Bridge", che ha di contro determinato una notevole flessione dei ricavi di Linate (-35,2%).

I ricavi del segmento *Food & Beverage* sono cresciuti di 1.312 migliaia di euro (+6%). Il risultato di Malpensa T1 (+19,8%) è trainato dagli ottimi fatturati dei punti di ristoro soprattutto durante il periodo del "Bridge", durante il quale la grande affluenza di passeggeri ha mostrato ampio apprezzamento per il rinnovamento dei locali esistenti, oltre che per i nuovi format introdotti nell'anno. Buon andamento anche per la ristorazione del Terminal 2 (+6%), in flessione Linate del 23% a causa della chiusura temporanea dello scalo.

I ricavi del comparto *Car Rental* registrano una crescita di 264 migliaia di euro (+1,5%) nonostante la

chiusura dello scalo di Linate durante il "Bridge", più che compensata dalle buone performance degli operatori di Malpensa. I ricavi da *Bank Services* hanno registrato un incremento di 770 migliaia di euro (+9,4%), attribuibile all'andamento positivo dell'attività di rimborso IVA e di cambio valuta.

Costi operativi

I costi operativi del *business Commercial Aviation* passano da 386.967 migliaia di euro nel 2018 a 415.749 migliaia di euro del 2019, in aumento di 28.782 migliaia di euro (+7,4%).

Al netto delle componenti di costo non ricorrenti che nel 2019 sono pari a 4.184 migliaia di euro (incentivazione all'esodo 1.794 migliaia di euro, costi per la manifestazione Air show 2.390 migliaia di euro) e 2.046 migliaia di euro relativi all'incentivazione all'esodo nel 2018, i costi operativi aumentano di 26.644 migliaia di euro (+6,9%). A tale dinamica contribuiscono:

- il costo del lavoro, in aumento di 2.503 migliaia di euro (+1,4%) per effetto dei costi straordinari connessi al "Bridge" e l'incremento organico necessario a gestire il maggior traffico passeggeri;
- l'aumento dei costi operativi e di materiali per complessivi 24.141 migliaia di euro rispetto all'anno 2018, dovuto prevalentemente ai maggiori costi legati ai volumi di traffico, pari a 4.296 migliaia di euro (costi gestione parcheggi, costi per supporto al passeggero e attività di security), all'incremento dei costi energetici per 5.280 migliaia di euro (metano 5.438 migliaia di euro e CO₂ -158 migliaia di euro) e a maggiori costi della gestione per 14.565 migliaia di euro di cui 9.453 migliaia di Euro manutenzioni (2.274 migliaia di euro per la manutenzione della turbina a gas di Malpensa), 2.622 migliaia di euro per pulizie e 2.335 migliaia di euro per costi Hardware e Software.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, nell'anno 2019 l'EBITDA si attesta a 268.516 migliaia di euro (273.622 migliaia di euro nel 2018), in diminuzione di 5.106 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente (-1,9%). Escludendo le componenti straordinarie sopra menzionate, l'incremento risulta pari a 2.426 migliaia di euro (+0,9%).

Gli ammortamenti e gli accantonamenti netti al fondo di ripristino, al fondo rischi e oneri e al fondo svalutazione crediti sono superiori al 2018 di complessivi 7.974 migliaia di euro.

Conseguentemente l'EBIT del business Commercial Aviation risulta pari a 170.789 migliaia di euro, in decrescita di 13.080 migliaia di euro (-7,1%) rispetto all'esercizio precedente. Escludendo le componenti non recurring, l'EBIT del 2019 si attesta a 174.776 migliaia di euro, in decremento di 5.548 migliaia di euro (-3,1%) rispetto al 2018.

Investimenti

I principali investimenti del business Commercial Aviation sono identificabili con:

- la riqualifica della pista di Linate e della *Taxiway T*;
- il restyling funzionale del Terminal di Linate e l'adeguamento dell'impianto BHS per le nuove macchine radiogene;
- a Malpensa, le opere propedeutiche al trasferimento del traffico, a seguito della chiusura dell'aeroporto di Linate;
- le opere di realizzazione della viabilità e controllo degli accessi al T2 di Malpensa e la riqualifica del parcheggio a raso sullo scalo di Linate.

Altre informazioni

Investimenti/Sviluppi spazi Aviation

I principali elementi di sviluppo spazi dell'anno 2019 sono relativi all'incremento degli spazi operativi, manutentivi e amministrativi di Air Italy a Malpensa, in linea con il consolidamento delle attività del vettore sullo scalo.

Sviluppo del comparto retail

Nel corso del 2019 la performance retail è stata fortemente influenzata dalla chiusura dello scalo di Linate nel periodo del Bridge. L'incremento dei passeggeri al Terminal 1 ha avuto un impatto positivo sia sulla performance dei punti di ristoro che di quella degli shops.

È proseguito inoltre il lavoro di rinnovamento dell'area lusso del Terminal 1 con l'apertura a fine settembre del brand Saint Laurent, del gruppo Kering, che ha registrato una performance in linea con i migliori marchi della Piazza del Lusso, confermando le potenzialità di acquisto del passeggero Extra Schengen. L'area Schengen ha visto invece la chiusura anticipata di Zara Home, il cui spazio è stato assegnato a Furla e Hugo Boss, al fine di consentire l'accesso di altri *luxury brands* nella Piazza del Gusto.

Al Terminal 2 si segnala l'apertura di uno shop a insegna ACBC, brand giovane di calzature modulabili.

A Linate, durante il periodo del Bridge, sono stati chiusi tutti i negozi ad eccezione di alcuni servizi, quali farmacia e edicola in area Arrivi. Alla riapertura dello scalo, hanno ripreso l'attività tutti gli shop in area Arrivi e Check-in ad eccezione di Toys e Benetton, il cui spazio sarà riconvertito nel passaggio staff. Da segnalare il *temporary shop* Gallo.

Per quanto riguarda il Food & Beverage, complessivamente i punti di ristoro dei due aeroporti hanno registrato un aumento dei ricavi e un trend superiore a quello del traffico.

Al Terminal 1, i format nuovi e quelli oggetto di restyling hanno contribuito ad ampliare l'offerta, rispondendo perfettamente alla richiesta del traffico crescente, in termini non solo di quantità ma anche di qualità.

Al Terminal 2 si segnala l'apertura di una hamburgeria gourmet a marchio "MU Finest Italian Burger", già presente con successo a Milano e che ha registrato un elevato grado di apprezzamento da parte dei passeggeri.

A Linate, con la volontà di dare un immediato segno di discontinuità e miglioramento già alla riapertura dello scalo, nonostante i lavori di *restyling* non siano ancora terminati, sono stati completamente rinnovati alcuni punti in *land side*, ad esempio, il locale agli arrivi Briciole è stato trasformato in una pasticceria caffetteria a marchio "Rinaldini", presente anche in centro a Milano, in linea con la nuova visione di Linate come vetrina delle eccellenze cittadine; il bar "Sweet & Bagel" ha cambiato insegna in "Juice Bar", al fine di soddisfare le esigenze *healty food*.

Destination Management e Attività di Co-Marketing

Anche nel 2019 sono proseguite le collaborazioni con Camera di Commercio, Comune di Milano e Regione Lombardia al fine di aumentare la visibilità internazionale degli aeroporti di Milano e del territorio della Lombardia.

In relazione all'evento World Routes 2020 sono in corso tutte le attività di ricerca sponsor e patrocini a copertura dei costi, attività di comunicazione e marketing per la promozione dell'evento e meeting di incontri e coordinamento per l'organizzazione dello stesso.

Sono state realizzate attività di comunicazione a supporto delle compagnie aeree attraverso social media, newsletter e banner online, e sono stati ospitati diversi eventi di lancio a supporto di diverse compagnie aeree, tra cui per Air Italy, easyJet, Ryanair, Neos, Alitalia, All Nippon.

Accordi bilaterali

Nel corso del 2019 le autorità nazionali competenti hanno sottoscritto accordi bilaterali con le autorità aeronautiche dei seguenti Paesi terzi: Giappone, Taiwan, Turkmenistan, Bahrain, Mozambico, Paraguay, Senegal e Uganda. È stato inoltre pianificato un negoziato bilaterale tra Italia e Repubblica Popolare Cinese nel mese di gennaio 2020 con l'obiettivo di aggiornare le intese vigenti e di incrementare i limiti di capacità operabili sulle rotte tra i due paesi.

General Aviation

Dati di traffico

La Business and General Aviation, attraverso i due terminal di Linate e Malpensa, quest'ultimo inaugurato nel luglio 2019, ha gestito complessivamente 24.507 movimenti, in flessione del 5,5% rispetto al 2018. La contrazione dei movimenti è da imputarsi totalmente alla chiusura dello scalo di Linate nei tre mesi estivi, con un trasferimento solo parziale del traffico sullo scalo di Malpensa.

Ricavi e costi operativi

I ricavi del *business General Aviation* sono pari a 10.818 migliaia di euro, in diminuzione di 526 migliaia di euro (-4,6%) rispetto al 2018.

La diminuzione dei ricavi è riconducibile principalmente per 186 migliaia di euro al comparto Aviation (-1.064 migliaia di euro dovuti alla chiusura dello scalo di Linate, -206 migliaia di euro per minori ricavi vendita carburanti, -85 migliaia di euro minori ricavi per affitto hangar convenzionati, a fronte di +1.169 migliaia di euro per effetto dell'apertura del nuovo FBO di Malpensa, inaugurato nel corso del 2019) e per 340 migliaia di euro ai minori ricavi per locazione hangar attribuibili alla chiusura di Linate.

L'incremento dei costi operativi, al netto delle componenti non ricorrenti pari a 46 migliaia di euro, risulta pari a 409 migliaia di euro (+10,6%), di cui 297 migliaia di euro, per effetto dell'andamento della gestione caratteristica (manutenzioni edili, vigilanza, pulizia e costi commerciali) e 112 migliaia di euro per l'incremento del costo del lavoro, in seguito all'apertura del nuovo FBO di Malpensa.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte l'EBITDA dell'esercizio 2019 è pari a 6.555 migliaia di euro, in diminuzione di 935 migliaia di euro (-12,5%) rispetto all'anno precedente.

L'EBIT decresce di 976 migliaia di euro (-17,5%), per effetto dei fenomeni gestionali sopra esposti.

Investimenti

I principali investimenti del business General Aviation sono riconducibili ai lavori per la realizzazione del nuovo terminal di aviazione generale a Malpensa entrato in esercizio a luglio 2019.

Energy

Dati quantitativi

Nel 2019 la produzione lorda di energia elettrica è risultata pari a 322,1 milioni di kWh in decremento dell'1,5% (-4,7 milioni di kWh) rispetto all'esercizio 2018. Tale decremento è stato determinato quasi totalmente dalla minore produzione della centrale di Linate (-5 milioni di kWh rispetto al 2018).

L'energia elettrica destinata agli usi propri del Gruppo, inclusi i servizi ausiliari, le perdite e gli sbilanciamenti è risultata pari a 199,7 milioni di kWh, in riduzione del 1,72% (-3,5 milioni di kWh) rispetto al 2018. Tale decremento è stato determinato quasi totalmente dai minori consumi dell'aeroporto di Linate.

Anche la produzione di energia elettrica ceduta a terzi ha registrato una riduzione attestandosi a 122,4 milioni di kWh, in diminuzione dell'1% rispetto al 2018 (-1,3 milioni di kWh).

Una parte dell'energia immessa in rete, circa 93 milioni di kWh, è stata venduta all'ingrosso tramite la Borsa dell'energia elettrica, a cui sono cedute le eccedenze produttive. La restante parte, circa 29 milioni di kWh, è stata invece venduta tramite i contratti bilaterali e sulla piattaforma Conti Energia a Termine - PCE. Con riferimento ai contratti bilaterali, si segnala che sono stati gestiti tramite l'autoproduzione sino ad aprile 2019 mentre dal mese di maggio 2019, per soddisfare le vendite verso clienti finali, sono stati acquistati sul mercato, e poi rivenduti ai clienti gestiti con contratti bilaterali, oltre 53 milioni di kWh.

Nel corso del 2019 la produzione di energia termica ha registrato un incremento dell'1,6% rispetto al 2018 (+5,7 milioni di kWh) attestandosi a 361 milioni di kWh, di cui circa il 72% destinata ai fabbisogni degli aeroporti di Linate e Malpensa.

Le vendite ai clienti terzi non hanno fatto registrare scostamenti di rilievo, attestandosi a 101,4 milioni di kWh in diminuzione dell'1,4% rispetto all'esercizio 2018 (-1,4 milioni di kWh).

Ricavi e costi operativi

Nel corso dell'anno 2019 il business Energy ha registrato ricavi pari a 16.606 migliaia di euro, in aumento di 2.122 migliaia di euro rispetto al 2018 (+14,7%).

Tale incremento è imputabile per 2.694 migliaia di euro a maggiori volumi di vendita a clienti terzi in particolare di energia elettrica, parzialmente compensati dal termine del beneficio dei certificati bianchi, che ammontava nel 2018 a 572 migliaia di euro.

I costi operativi dell'esercizio 2019, al netto delle componenti non ricorrenti pari a 128 migliaia di euro (a fronte di 25 migliaia di euro di componenti non recurring nel 2018), sono pari a 16.844 migliaia di euro, in aumento di 3.126 migliaia di euro rispetto all'anno precedente. Tale incremento è da attribuirsi principalmente all'acquisto di energia elettrica dal GME e grossisti per soddisfare le richieste dei clienti terzi per 2.690 migliaia di euro e ai costi di metano per 616 migliaia di euro (soprattutto determinati dall'aumento del prezzo unitario). Infine, gli altri costi operativi si decrementano per 178 migliaia di euro.

EBITDA ed EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA dell'esercizio 2019 risulta pari a -366 migliaia di euro, in decremento di -1.107 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2018 e di -1.004 migliaia di euro al netto delle componenti *non recurring*.

L'EBIT dell'esercizio 2019 si attesta a -694 migliaia di euro, in decremento di -717 migliaia di euro rispetto al 2018 (-614 migliaia di euro al netto delle componenti

non recurring). Tale risultato è dovuto sia alle dinamiche dell'EBITDA sopra esposte, sia ai minori ammortamenti e accantonamenti nell'anno 2019 per -390 migliaia di euro rispetto al 2018. Al netto delle componenti *non recurring* l'EBIT si attesta a -566 migliaia di euro.

Investimenti

I principali investimenti del *business Energy* sono riconducibili agli acconti erogati al fornitore per l'acquisto della nuova turbina TGE che verrà installata a fine 2020 ed entrerà in esercizio nei primi mesi del 2021 e lavori di re-vamping della stazione 132kV di Malpensa che hanno riguardato sia il sistema di protezione e controllo sia i principali componenti di potenza ed organi di interruzione.

Emission trading

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

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

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

Per il 2019 la produzione complessiva di CO₂ della Società è stata pari a circa 175.800 Tons, di cui circa 118.800 Tons generate dalla centrale di Malpensa e circa 57.000 Tons prodotte dall'impianto di Linate.

Nel corso dell'esercizio, la Società ha provveduto in più occasioni ad acquistare quote di CO₂ per coprire le necessità della produzione del 2019 e del fabbisogno futuro.

Con riferimento alla produzione dell'anno 2019, SEA Energia dispone al 31 dicembre 2019, sul suo conto proprietà, di 387.977 Tons di CO₂.

RISK MANAGEMENT FRAMEWORK

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

Il Gruppo SEA, in qualità di gestore aeroportuale, è soggetto ad un ampio spettro di rischi potenziali che possono pregiudicare il conseguimento delle strategie 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.

A maggior supporto e integrazione dei sistemi citati, il Gruppo SEA ha implementato un modello di Enterprise Risk Management (ERM) che si ispira alle principali best practice nazionali ed internazionali (es. Codice di Auto-disciplina 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.

Nel corso del 2017 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la Policy di Enterprise Risk Management.

L'approccio metodologico

Il modello di governo dei rischi adottato si basa su un approccio:

- strategico, che fornisce al Management e al Consiglio di Amministrazione informazioni rilevanti sui fattori di rischio, incertezza e opportunità, al fine di supportare l'assunzione di decisioni consapevoli in sede di definizione di obiettivi e strategie e di monitoraggio delle performance;
- di tipo *enterprise-wide*, ovvero esteso a tutte le tipologie di rischio/opportunità potenzialmente significative per il Gruppo;
- *value-driven*, in quanto 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. All'interno del Risk Model nel corso del 2019 sono state esplicitate aree di rischio in ambito ESG (*Environmental, Social e Governance*) al fine di agevolare, nel corso degli incontri di *Risk Assessment* col management, l'intercettazione dei rischi ESG che potrebbero compromettere la creazione di valore nel tempo dei propri *stakeholder*.

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.

Governance di Risk Management

Il modello di governance del sistema di Enterprise Risk Management del Gruppo SEA, in linea con quanto raccomandato dal Codice di Autodisciplina, è articolato secondo 3 livelli di controllo (si veda figura seguente), integrati negli assetti organizzativi aziendali.

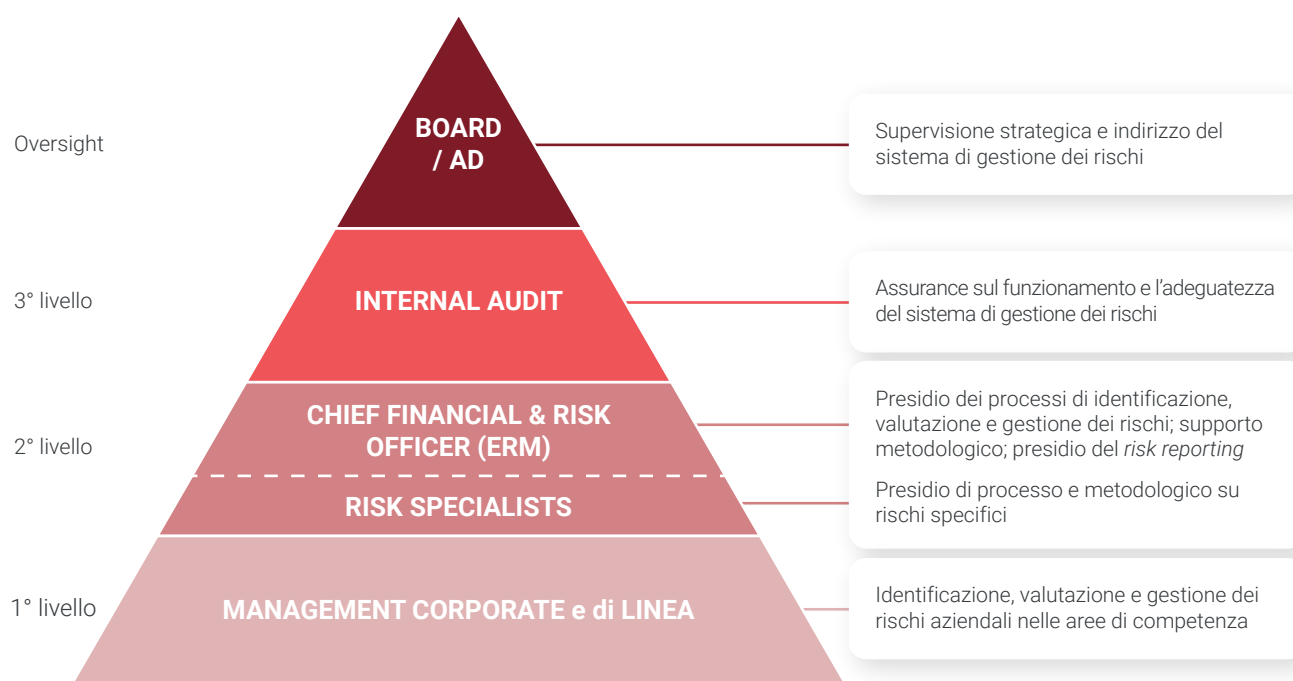
Esso definisce nella funzione ERM un secondo livello di controllo in materia di *risk management* con l'obiettivo sia di supportare le strutture aziendali nell'identificazione e gestione dei rischi aziendali che di garantire al contempo un reporting periodico sull'evoluzione del profilo di rischio ai vertici aziendali.

Il modello si basa sul principio che la gestione dei rischi coinvolge l'organizzazione a tutti i livelli e che il management sia l'*owner* primario dei rischi, poiché gestisce quotidianamente rischi e opportunità in linea con la propensione aziendale ed è responsabile della definizione e attuazione dei piani di mitigazione individuati.

Il management di corporate e di linea è supportato dai *Risk Specialist* e dalla funzione ERM.

Il Top Management esamina periodicamente il profilo di rischio aziendale e indirizza la gestione dei principali rischi emersi, approvandone i piani di risposta proposti, in coerenza con gli obiettivi strategici e la propensione al rischio aziendale definita dal Consiglio di Amministrazione.

La funzione Internal Audit, verifica in via indipendente l'efficacia ed effettiva operatività del sistema di gestione dei rischi.



PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO DEL GRUPPO SEA

Nell'ultimo trimestre del 2019 si è svolto il periodico Risk Assessment finalizzato all'aggiornamento della Risk Heat Map del Gruppo, ovvero all'identificazione e valutazione dei fattori di rischio più significativi. L'attività ha visto coinvolto il senior management aziendale in incontri one to one tra le singole direzioni e la funzione ERM per l'analisi dei rischi legati al *business as usual* e in incontri cross funzione per l'analisi degli eventi che potrebbero influenzare il raggiungimento dei principali obiettivi del piano strategico.

Durante gli incontri sono state aggiornate le valutazioni di rischi già individuati negli anni precedenti, e i relativi piani di mitigazione ove presenti, e identificati di nuovi. L'orizzonte temporale di riferimento è rappresentato dal quinquennio prossimo.

Di seguito sono riportati i rischi più significativi presenti sulla Risk Heat Map di Gruppo. Per quanto concerne gli eventi di rischio inerenti alle tematiche ESG, si rimanda all'apposito paragrafo della "Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario".

Rischi di contesto esterno

I rischi di contesto esterno possono derivare da fattori esterni all'azienda quali, cambiamenti del contesto di mercato dovuti a dinamiche socio-politiche, macroeco-

nomiche e concorrenziali a livello mondiale, strategie delle compagnie aeree, cambi di normativa di settore o del quadro regolatorio all'interno del quale l'azienda opera, evoluzione delle preferenze dei passeggeri, evoluzioni tecnologiche o cambiamenti climatici.

In tale ambito i principali eventi di rischio cui il Gruppo è esposto sono i seguenti.

Evoluzione del traffico aereo

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

L'uscita del Regno Unito dall'Europa avvenuta il 31 gennaio 2020, qualora non fosse seguita da alcun accordo tra Regno Unito e Unione Europea (c.d. no-deal Brexit) inerente il traffico aereo, comporterebbe la perdita del diritto delle compagnie britanniche di volare liberamente da e per i Paesi dell'Unione Europea, nonché l'impossibilità di operare voli da e per il Regno Unito dall'aeroporto di Linate che in virtù del DM n. 15 del 3 marzo 2000 e successive modificazioni può servire solo destinazioni Europee.

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

Il clima di crescente restrizione del commercio internazionale (c.d. "guerra dei dazi") potrebbe comportare una contrazione del mercato con conseguente riduzione dei movimenti General Cargo.

Strategie delle compagnie aeree

Revisioni delle strategie da parte delle compagnie aeree, correlate anche a tematiche macro-economiche, possono comportare variazioni dei voli sugli aeroporti del Gruppo.

Il volume del traffico dei passeggeri e delle merci in transito presso gli scali di Linate e Malpensa costituisce un fattore chiave nell'andamento dei risultati economici del Gruppo. L'eventuale diminuzione o interruzione dei voli da parte di una o più compagnie aeree, operanti sugli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA, potrebbe determinare una diminuzione del suddetto traffico, con conseguente effetto negativo sulle attività e sui risultati economici del Gruppo.

In questo contesto si segnalano la recente messa in liquidazione in bonis di Air Italy e conseguente cessazione delle attività a partire dal 25 febbraio e la situazione di Alitalia che potrebbe comportare una riduzione dei voli sugli scali gestiti da SEA, nonché le conseguenze sulle strategie di breve e medio termine delle compagnie a seguito della pandemia globale del Covid-19.

Ciò nonostante SEA ritiene di poter far fronte al rischio della diminuzione o interruzione dei voli, anche in considerazione della redistribuzione del traffico passeggeri tra le compagnie aeree operanti sul mercato e della capacità di attrarre nuovi vettori. L'eventuale redistribuzione del traffico potrà richiedere un certo periodo di tempo, influenzando temporaneamente i risultati del Gruppo.

Evoluzione preferenze dei passeggeri

Il clima di crescente ostilità nei confronti del trasporto aereo (cd. movimento del "flight shame"), mediaticamente additato come una tra le principali cause del cambiamento climatico, potrebbe generare un impatto sulla domanda del trasporto aereo con conseguente riduzione del traffico intra UE a seguito del cambiamento da parte dei passeggeri nella propensione all'utilizzo dell'aereo per eseguire spostamenti di breve-medio raggio.

In tal senso, SEA si sta impegnando a sostenere iniziative di riduzione delle emissioni delle compagnie aeree anche attraverso una possibile introduzione di tariffe differenziate per gli aerei meno inquinanti.

Evoluzione del quadro regolatorio e della normativa

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

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

In tale ambito, a seguito al passaggio di competenze in tema di regolazione tariffaria da ENAC ad ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) avvenuto nel corso del 2019, si segnala la revisione in atto dei modelli tariffari in essere.

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

Cambiamenti climatici

L'intensificarsi di eventi climatici estremi, quali violenti nubifragi, potrebbero comportare l'allagamento delle piste e/o causare l'interruzione temporanea delle attività aeroportuali.

I sistemi infrastrutturali degli aeroporti del Gruppo sono progettati e costantemente mantenuti al fine di ridurre al minimo i disservizi legati a tali tipi di circostanze. Procedure aziendali apposite sono finalizzate alla gestione di tali emergenze.

Rischi operativi e di business

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

Essi possono impattare sulle performance di breve e lungo termine.

Interruzione attività/servizi

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

Tra questi si segnalava la diffusione, a partire dal mese di gennaio 2020 in Cina e via via nel resto del globo, del nuovo Coronavirus responsabile della malattia respiratoria Covid-19, dichiarato Pandemia dall'Organizzazione Mondiale della Sanità in data 11 marzo.

L'evento ha portato ad un drastico e repentino crollo dei movimenti aerei negli scali di Linate e Malpensa, fino alla chiusura temporanea del Terminal 1 e di Linate e al trasferimento di tutti voli al Terminal 2, come da disposizione ENAC del 12 marzo.

Il Gruppo, che ha una consolidata e diffusa cultura di gestione delle emergenze e delle situazioni operative complesse, come dimostrato in più momenti di criticità che ha dovuto affrontare in passato (de-hubbing Alitalia nel 2008, Bridge nel 2019), ha immediatamente posto in essere in primis le azioni di contenimento di diffusione del virus a tutela della salute di dipendenti, passeggeri ed operatori aeroportuali, attuando le procedure indicate da Governo e Autorità locali, e promosso il lavoro da remoto, modalità implementata in azienda già da un paio di anni che ha evitato possibili disruptions, consentendo il normale prosieguo delle attività di tipo amministrativo. Contemporaneamente è stato attivato il Comitato Crisi per un'efficiente ed efficace gestione dell'emergenza. Il Comitato Crisi valuta giornalmente la situazione in modo da rivedere repentinamente il Piano di contingency attivato coerentemente all'evolversi della stessa.

Il Comitato Crisi, composto dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale, dal management e dai direttori del Gruppo SEA, guidata da un team di *program management* interno, si è strutturato in diversi stream progettuali finalizzati ad individuare tempestivamente le azioni finalizzate a mitigare gli effetti sanitari di competenza, operativi, di business ed economico finanziari dell'emergenza, focalizzandosi non solo sulle misure di breve termine ma anche su quelle di medio termine a sostegno della ripresa. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione".

Investimenti infrastrutture

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

Nei prossimi anni sono previsti importanti investimenti finalizzati sia al miglioramento della qualità degli scali, che allo sviluppo commerciale. La concentrazione di attività potrebbe comportare ritardi approvativi e possibili slittamenti delle nuove realizzazioni. Al fine di evitare cambi di programmazione, il Gruppo svolge un'attenta attività di pianificazione e di Project Management

Safety & security

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

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

- garantire la rispondenza progettuale e le successive attività realizzative innanzitutto all'ottenimento dei più alti livelli di *safety* e a seguire quelli di elevata qualità del servizio in particolare per i processi di air-side, le infrastrutture di volo, gli impianti e le attrezzature, assicurando nel tempo il mantenimento degli standard nazionali ed internazionali;
- assicurare una continua revisione dei processi e delle procedure aziendali per l'ottenimento dei migliori livelli di qualità e di efficienza/efficacia operativa, assicurando un opportuno processo comunicativo verso tutta l'organizzazione aziendale;

- responsabilizzare il management e tutte le risorse umane operanti nell'organizzazione aziendale ed attuare una sistematica, ricorrente azione di formazione di tutto il personale, con priorità per quello maggiormente coinvolto nei processi operativi, ponendo particolare accento sui requisiti e sulle conseguenti azioni e comportamenti orientati alla massima salvaguardia della sicurezza, dei livelli di qualità e di regolarità del servizio;
- monitorare il mantenimento degli standard di safety per le attività proprie del gestore aeroportuale e per quelle di tutti gli operatori ed i soggetti presenti nelle attività degli scali gestiti;
- gestire un processo di analisi dei rischi per assicurare che gli stessi siano ridotti al minimo consentito e accettabile;
- assicurare una efficace comunicazione ed informazione in materia di safety a tutti gli Operatori in air-side, per accrescere la consapevolezza dei rischi e la conoscenza delle misure di controllo degli stessi;
- assicurare che la fornitura esterna di sistemi e di servizi che hanno un impatto sulla safety delle operazioni rispettino gli standard definiti;
- operare un'adeguata sensibilizzazione affinché ogni evento che possa riflettersi sulla safety venga segnalato attraverso la compilazione del Ground Safety Report, supportando questo sistema con adeguate indicazioni riguardanti le diverse ripercussioni delle singole attività sui processi finali;
- verificare, registrare e rivedere la Safety Performance sulla base di obiettivi e target realistici e concreti, intraprendere appropriate azioni correttive e mitigative quando necessario e stabilire un continuo miglioramento.

Information Technology

La crescente aggressività e pervasività degli attacchi cyber a livello globale e le nuove iniziative tecnologiche di *Digital Transformation* che coinvolgono il Gruppo SEA, possono per loro natura aumentare il rischio di vulnerabilità dei sistemi informativi e tecnologici aeroportuali.

SEA pone grande attenzione alla protezione dei propri sistemi IT e di infrastruttura telecomunicativa da accessi non autorizzati e da attacchi cyber che potrebbero anche causare la sospensione temporanea di servizi operativi o il degrado delle funzionalità stesse.

A tal proposito si segnalano, in particolare, cicliche attività di *vulnerability assessment* e *penetration test* dei sistemi secondo le più moderne tecnologie e metodolo-

gie, nonché l'ottenimento, avvenuto nel 2019, della certificazione ISO 27001 per gli ambiti core e la definizione di un framework di riferimento del Cyber Risk che presiede a tutte le istanze tecniche e comportamentali in azienda.

Rischi finanziari

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

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

Rischio di credito

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

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

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

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

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

Per quanto riguarda i tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, le scadenze sono

maggiormente concentrate entro i trenta giorni dalla relativa fatturazione.

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

Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2019 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

a) Rischio tasso di interesse

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

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

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

Al 31 dicembre 2019 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (costituiti esclusivamente dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non faceva ricorso a indebitamento a breve termine.

b) Rischio tasso di cambio

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

c) Rischio prezzo delle commodity

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

Si segnala che, nel corso del 2019, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio.

Nello stesso periodo il Gruppo SEA ha effettuato acquisti di certificati ambientali anticipatamente per il fabbisogno futuro, in tal modo eliminando l'impatto derivante dalle variazioni del relativo prezzo.

Rischio di liquidità

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

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

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

finanziario contrattualmente previsto;

- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

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

Rischi legali e di compliance

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

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

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 31 DICEMBRE 2019

Contenzioso avviato da ATA Handling

Nel mese di maggio 2015, da parte di ATA Handling in liquidazione e sottoposta a procedura di concordato preventivo, è stato notificato un atto di citazione a SEA SpA e al Comune di Milano, in cui ATA Handling, rifacendosi alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling, chiede il risarcimento del danno da essa stessa subito a causa dei suddetti aiuti di Stato, erogati sotto forma di aumenti di capitale, che avrebbero gravemente pregiudicato l'attività di ATA Handling quantificandoli tramite un'analisi differenziale dei due scenari (SEA Handling con aumenti di capitale e SEA Handling senza aumenti di capitale), in 93,1 milioni di euro. Da parte di SEA è già stata prodotta la documentazione atta a scardinare la tesi del prezzo predatorio, inoltre, avendo le convenute presentato eccezione di difetto di giurisdizione, ATA Handling ha introdotto avanti alla Corte di Cassazione il regolamento di Giurisdizione, al fine di accertare se la giurisdizione sulla causa risarcitoria sia di competenza del Giudice civile o del Giudice amministrativo. La Corte di Cassazione ha confermato la giurisdizione del Giudice ordinario cui la causa è stata rimessa per la prosecuzione sul merito.

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

Nel corso di tale udienza il Giudice ha preso atto dell'avvenuto deposito della decisione del Tribunale UE, e ha quindi concesso i termini per il deposito delle memorie ex art. 183 VI comma c.p.c., rinviando la causa per la discussione sulle istanze istruttorie all'udienza del 22 maggio 2019, ad esito della quale ha trattenuto la causa per la decisione sulle istanze istruttorie. Successivamente, in data 6 novembre 2019, il Giudice, sciogliendo la riserva ha disposto un'ordinanza con la quale ha i) ritenuto di non decidere sulle sole istanze istruttorie; ii) rimesso la causa in decisione "al fine di valutare con la dovuta completezza domande ed eccezioni preliminari e pregiudiziali che consenta – ove ritenuta la necessità di prosecuzione della causa – una specifica puntualizzazione dei fatti rilevanti e dell'arco temporale di effettiva pertinenza ad una eventuale fase di determinazione

del danno risarcibile"; e iii) fissato a tal fine l'udienza di precisazione delle conclusioni al 6 maggio 2020.

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

Contenzioso avviato da Emilio Nosedà dinanzi al Tribunale di Buenos Aires

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

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

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

A chiusura della fase probatoria e nelle more dell'emissione della sentenza, tenendo conto anche della sostituzione dell'organo giudicante nel frattempo inter-

venuta e dell'accoglimento della richiesta di Nosedà di gratuito patrocinio, SEA ha presentato una proposta di transazione del valore di 500.000 USD che non è stata accettata. Nosedà ha chiesto una somma pari a USD 3,5 milioni, oltre alle spese giudiziali.

In data 30 dicembre 2016 il Tribunale Commerciale n.2 di Buenos Aires ha depositato la sentenza, notificata il 2 febbraio 2017, con la quale ha rigettato la domanda proposta dal signor Nosedà e volta a ottenere gli impegni assunti nel 1997 di cui si è precedentemente parlato, condannandolo al pagamento delle spese di lite. Il signor Nosedà ha presentato appello avverso al provvedimento. La causa risulta ora in attesa di essere trasferita alla Corte di Appello e presumibilmente nel primo trimestre 2020 si procederà alla costituzione in giudizio per il procedimento di appello.

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

Contenziosi civili SEA/ENAV

La causa ha ad oggetto l'azione di rivendica, promossa da SEA, dei beni erroneamente trasferiti a ENAV con verbali di consegna provvisori del 1983/1984. La Corte d'Appello, ribaltando la sentenza di primo grado, ha accolto la domanda di SEA ed escluso il trasferimento a ENAV dei beni sopra citati. La sentenza 3406/2015 riconosce a SEA il diritto di superficie sulle aree demaniali degli aeroporti di Milano Linate e Milano Malpensa oggetto di concessione e quindi la proprietà temporanea sui beni realizzati.

Nel febbraio 2016 sia l'Avvocatura per conto dei Ministeri sia ENAV hanno proposto ricorso in Cassazione contro la sentenza della Corte d'Appello 3406/2015 che ha accolto integralmente le domande di SEA. Quest'ultima ha richiesto, ad aprile 2016, la notifica del controricorso con ricorso incidentale condizionato sia verso i Ministeri sia verso ENAV. Attualmente il contenzioso è pendente in Cassazione, in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

Era altresì pendente avanti il Tribunale di Milano un contenzioso avente ad oggetto l'azione di rivendica di SEA verso ENAV per i beni compresi nel D.M. 14/11/2000; l'udienza per la precisazione delle conclusioni, prevista per il 5 dicembre 2017, è stata rinviata al 29 maggio 2018. In tale udienza il Giudice ha concesso un ulteriore rinvio al 17 luglio 2018.

Durante quest'ultima udienza le parti hanno rappresentato al giudice l'andamento delle negoziazioni, e quest'ultimo ha, quindi, rinviato la causa per la precisa-

zione delle conclusioni al 12 febbraio 2019. In quest'ultima udienza il giudice ha preso atto dell'intervenuto accordo tra le parti e, in attesa di formalizzazione della transazione, ha rinviato il giudizio al 30 aprile 2019.

In data 12 aprile 2019 le parti hanno sottoscritto l'accordo transattivo a definizione di tutti i contenziosi pendenti, notificando la rinuncia ai ricorsi e controricorsi proposti.

Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l'esclusiva giurisdizione tributaria sono state confermate dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019.

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

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

Anche il Giudice Amministrativo, nel ricorso al TAR del Lazio avanzato da SEA, si è pronunciato a favore della giurisdizione del Giudice Tributario con sentenza di dicembre 2019. SEA sta pertanto valutando la riassunzione del giudizio davanti al Giudice Tributario e la possibilità di far valere l'efficacia delle pronunce di cui sopra nei suoi confronti, con la conseguenza che, dal 2009, a seguito della variazione della finalità di contribuzione, nessun importo sarebbe dovuto.

Il giudizio innanzi alla Corte d'Appello di Roma avente a oggetto la debenza del contributo, è attualmente pendente. Nell'udienza di prima comparizione, inizialmente fissata a novembre 2018 e differita al 17 maggio 2019, il giudice ha rinviato la causa per le precisazioni delle conclusioni al 19 maggio 2023.

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

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

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

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

Verifica del gestore dei servizi energetici sull'assegnazione di certificati bianchi per il periodo 2012/2015

A partire dal mese di gennaio 2017 è terminato il beneficio per il riconoscimento degli incentivi previsti per i "certificati bianchi".

Alla data del presente bilancio, i certificati bianchi del 2016, ultimo anno in cui è stato riconosciuto il beneficio, pari a n. 5.198, risultano totalmente assegnati e incassati.

Nel 2017 si è aperta una verifica da parte del Gestore dei Servizi Energetici relativamente ai certificati bianchi assegnati per il periodo 2012–2015. Il GSE ha valutato che l'energia termo-frigorifera utilizzata per alcuni servizi interni non possa essere incentivata. Con riferimento

a tale verifica, nel febbraio 2019, la società ha effettuato un pagamento di 76 mila euro a fronte della richiesta di restituzione da parte del GSE di 167 certificati. Nel presente bilancio è iscritto un fondo oneri futuri per far fronte a eventuali altre richieste di restituzione in merito agli anni per cui la verifica è ancora in corso e al ricalcolo dei certificati in seguito ai guasti del contatore di energia termica prodotta avvenuti nei periodi febbraio 2012 – aprile 2012 e novembre 2013.

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

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

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

Agenzia delle Entrate – avvisi di accertamento in materia di IVA

A seguito delle note e già definite attività di verifica volte ad accertare il regolare assolvimento delle accise gravanti sull'energia elettrica utilizzata per il funzionamento degli scali di Linate e Malpensa avviate nei confronti di SEA dagli Uffici Territoriali dell'Agenzia delle Dogane di Malpensa e Linate, SEA ha ricevuto in data 16 novembre 2016 la notifica di un Avviso di Accertamento per l'anno 2011 relativo ai profili IVA della questione. Avverso tale atto è stato proposto ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano che ha deliberato in senso favorevole all'Agenzia delle Entrate. In data 11 dicembre 2017, infatti, è stata depositata la Sentenza n. 6835/2017 avverso la quale è stato proposto appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia. In data 27 giugno 2019, la Commissione Tributaria Regionale adita ha depositato la Sentenza n. 2776/2019, pienamente favorevole alla Società, con la quale sono stati accolti i motivi dell'appello e l'Avviso di Accertamento IVA 2011 è stato annullato. La pronuncia della Commissione Tributaria Regionale è stata ulteriormente impugnata da

parte dell'Agenzia delle Entrate che in data 30 gennaio 2020 ha provveduto a notificare alla Società il relativo ricorso in Cassazione. In riferimento, invece, alle successive annualità dal 2012 al 2015, in data 9 agosto 2017, l'Agenzia delle Entrate ha notificato ulteriori quattro Avvisi di Accertamento, avverso i quali la Società, ribadendo l'infondatezza della pretesa tributaria sottostante, in analogia a quanto già fatto per l'annualità 2011 ha proposto autonomi ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale che, previa riunione dei procedimenti, sono stati respinti con la Sentenza n. 3573/12/2018. Avverso tale sentenza è stato proposto Atto di appello presso la Commissione Tributaria Regionale, che verrà discusso in udienza il prossimo 23 marzo.

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

In conseguenza della notifica di numerosi Avvisi di Liquidazione in materia di imposta di registro concernenti l'applicazione dell'imposta sulla restituzione di somme come definite dalle Sentenze emesse dal Tribunale Civile di Milano, la Società ha contestato all'Agenzia delle Entrate l'erronea applicazione dell'imposta in misura proporzionale in luogo di quella fissa. Il primo dei ricorsi presentati e discussi in Commissione Tributaria Provinciale di Milano ha avuto esito favorevole essendo state giudicate fondate le richieste avanzate dalla Società con condanna dell'Agenzia delle Entrate alla rifusione delle spese. Avverso tale Sentenza favorevole, l'Agenzia delle Entrate in data 28 dicembre 2017 ha proposto Atto di Appello presso la Commissione Tributaria Regionale a seguito del quale anche la Società ha provveduto a costituirsi in giudizio e per il quale si è ancora in attesa della data di fissazione dell'udienza. Nel corso del 2018, sono stati inoltre discussi presso la Commissione Tributaria Provinciale di Milano altri sei ricorsi il cui esito di primo grado è stato pienamente favorevole alla Società con ulteriore condanna dell'Agenzia delle Entrate alla rifusione delle spese di lite. Nel corso del 2019 saranno inoltre discussi due nuovi ricorsi avverso altrettanti Avvisi di Liquidazione notificati negli ultimi mesi del 2018 ed il cui esito è stato pienamente favorevole alla Società. Avverso il complesso di tali Sentenze tutte favorevoli alla Società, l'Agenzia delle Entrate ha proposto autonomi Atti di appello presso la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia, a seguito dei quali anche la Società ha provveduto a costituirsi in giudizio. Alla data della presente relazione, sono stati discussi due degli otto Atti di appello e, in entrambi i casi, l'esito del giudizio di secondo grado è stato ancora una volta pienamente favorevole alla Società. Nei confronti di

queste due ultime Sentenze, è prevedibile che l'Agenzia delle Entrate non faccia decorrere i termini per il definitivo passato in giudicato provvedendo, quindi, alla predisposizione di autonomi Ricorsi per Cassazione. Nel corso del 2020, infine, verranno discussi i restanti sei Atti di Appello per i quali sono già state fissate le rispettive date per le udienze di trattazione.

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

Altri contenziosi

Decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling

Con decisione del 19 dicembre 2012, la Commissione Europea ha stabilito che gli aumenti di capitale effettuati da SEA a favore della sua controllata SEA Handling negli anni 2002-2010, per un importo complessivo pari a circa 360 milioni di euro, costituiscono aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno, e ha conseguentemente imposto allo Stato italiano l'obbligo di attivarsi per consentire la restituzione del presunto aiuto da parte della stessa SEA Handling.

Nei confronti della sopra richiamata decisione sono stati presentati tre autonomi ricorsi di annullamento dinanzi al Tribunale dell'Unione Europea, da parte dello Stato italiano, di SEA Handling e del Comune di Milano.

A seguito della liquidazione di SEA Handling nonché in ragione delle modificate situazioni di fatto e diritto relative alla medesima società, il Tribunale dell'Unione Europea, su richiesta della Commissione Europea e della stessa SEA Handling, con ordinanza del 22 gennaio 2018, ha accertato che è venuta meno la materia del contendere relativamente al ricorso di SEA Handling, essendosi estinta la società ricorrente. Per l'effetto, ha accertato che non vi fosse più luogo a statuire sul ricorso proposto dalla SEA Handling.

Parallelamente, preso atto delle osservazioni formulate dal Governo italiano in merito all'estinzione di SEA Handling, ha disposto la cancellazione della causa relativa al ricorso proposto dal Governo contro la decisione della Commissione.

In ragione di quanto precede, l'unico ricorso rimasto in vita contro la decisione della Commissione è quello proposto dal Comune di Milano. L'udienza di discussione si è tenuta il 28 febbraio 2018. Con sentenza del

13 dicembre 2018, il Tribunale dell'Unione Europea ha respinto il ricorso del Comune di Milano. Avverso tale decisione il Comune ha appellato alla Corte di Giustizia, il cui giudizio è tuttora pendente.

In ogni caso l'esito di tale giudizio non potrà avere alcun impatto nei confronti di SEA.

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

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

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

Successivamente all'insinuazione al passivo, SEA SpA ha ricevuto pagamenti da Alitalia in Amministrazione Straordinaria per un totale di 9.530.245,37 euro relativi ai crediti post 2 maggio in prededuzione (in origine pari a 9.622.397,82 euro). Alla data del 7 febbraio 2020, pertanto, il credito insinuato in prededuzione risulta pari a 92.152,45 euro, di cui 23.822,50 euro per addizionali diritti e euro 68.329,95 per fatture varie.

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

SEA ha ritenuto di non depositare osservazioni in merito a tale proposta, che sarà discussa all'udienza fissata per l'11 giugno 2020.

Si precisa inoltre che i crediti sorti successivamente alla data del 2 maggio 2017 e fino alla 31 dicembre 2019 sono stati ad oggi interamente liquidati, fatto salvo l'importo di 777.311,67 euro (comprensivo del residuo crediti in prededuzione), in relazione al quale è in corso di svolgimento una analisi tra le parti.

L'importo per addizionali non pagate (fatturate post 2 maggio sino al 31 dicembre 2019) è pari a 8.619.146 euro.

Allo stato attuale, tenuto conto delle incertezze connesse (i) al fatto che il Programma dei Commissari non è ancora stato approvato e non sono note le modalità di realizzazione dello stesso (ii) non è ancora stato dichiarato da parte dei Commissari il subentro nei contratti in corso con SEA con conseguente equiparazione dei Crediti Pregressi ai Crediti Correnti, si ritiene, allo stato e sulla base delle informazioni attualmente disponibili, di aver valutato gli attuali profili di incertezza e di rischio nel più ampio contesto della valutazione complessiva dei crediti commerciali, prevedendo di aggiornare le stime all'ottenimento di più compiute informazioni anche in attesa dei sopracitati eventi.

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

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

Si precisa che i crediti insinuati includono anche le addizionali per diritti d'imbarco per un importo pari a 6.173 migliaia di euro per i quali SEA agisce in qualità di sostituto di imposta e che vedono iscritto un corrispondente debito nel passivo verso gli Enti (INPS, Ministero dell'Interno) per i quali il vettore risulta debitore. Per tali crediti non è stato previsto uno specifico fondo svalutazione.

ALTRE INFORMAZIONI

Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario

La Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario ("DNF consolidata") di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A., predisposta ai sensi del D.lgs. 254/16, costituisce una relazione distinta (Sustainability Report) rispetto alla presente relazione sulla gestione, come previsto dall'art. 5 comma 3, lettera b) del D.lgs. 254/16, ed è disponibile sul sito www.seamilano.eu nella sezione "Sostenibilità".

Customer Care

Il Gruppo SEA, da sempre attento per mandato e strategia all'opinione dei propri utenti – passeggeri, accompagnatori, visitatori e dipendenti – ha continuato nel corso del 2019 a perseguire una politica di monitoraggio e miglioramento del livello qualitativo dei servizi offerti alle diverse tipologie di soggetti che interagiscono con il Gruppo stesso. Il miglioramento della *Passenger Experience* ha assunto in tutta l'industria aeroportuale una sempre maggiore rilevanza, in quanto la Qualità Percepita, che ne è il principale indice di misurazione, è riconosciuta come leva essenziale per sostenere i livelli di redditività del *business*. Proprio in un'ottica di miglioramento della *Passenger Experience*, nel 2019 sono stati pianificati molteplici investimenti pluriennali, la cui realizzazione, in alcuni casi, è cominciata in questo esercizio, finalizzati a migliorare l'*Ambience*, tramite l'uso di materiali pregiati e la creazione di spazi funzionali per i passeggeri.

Anche nel 2019, SEA ha riproposto sugli scali di Linate e Malpensa il salta code al passaggio di *security "Family lane"*, progetto nell'ambito del *Family Friendly Airport*, e gli incontri di *Pet Therapy*, finalizzati a migliorare la *Passenger Experience*.

Durante l'anno 2019 si è consolidato il servizio di assistenza in aeroporto "*Live Info Point*", tramite il quale i passeggeri possono ricevere assistenza direttamente da un operatore di *Customer Service* con cui dialogare attraverso un video. Ha avuto un andamento incrementale anche l'assistenza fornita tramite *call center* ed è stata migliorata anche la piattaforma per la gestione di richieste di assistenza tramite i canali social.

In coerenza con le prescrizioni delle Circolari ENAC

GEN-06 e GEN-02A è stata elaborata e pubblicata l'edizione 2019 della Carta dei Servizi disponibile online sul sito www.seamilano.eu e in versione cartacea presso i punti di informazioni al passeggero.

La misura della Customer Satisfaction è costantemente monitorata attraverso una pluralità di strumenti tra cui:

- l'indice di soddisfazione complessiva dei passeggeri, utilizzato a livello internazionale in molti comparti industriali, denominato **CSI (modello ACSI – American Customer Satisfaction Index)**, basato su interviste effettuate da DOXA (primario istituto di ricerche di mercato).
- Il programma **ACI ASQ (Airport Service Quality)** che vede coinvolti circa 350 aeroporti su scala mondiale e circa 110 nel contesto europeo, che intervistano i passeggeri in partenza tramite un questionario comune che consente di ottenere un *benchmark* omogeneo della soddisfazione espressa per i servizi ricevuti nei vari scali del mondo e di individuare le eccellenze e le esperienze più significative (*Best Practice*).
- Il sistema di **Instant feedback** che consente al passeggero, cliccando un pulsante sulla tastiera di un totem, di esprimere, 24 ore su 24, il proprio parere immediatamente dopo avere usufruito del servizio. I dispositivi installati sono oltre 130 e sono distribuiti nei 3 terminal in modo da monitorare le aree di security, i principali servizi igienici disponibili al pubblico, le attività commerciali, le aree di controllo passaporti e quelle adiacenti alle casse parcheggi. Tale monitoraggio fornisce risultati giornalieri e orari, consentendo di intervenire puntualmente e migliorare gli standard di qualità.
- La piattaforma **CRM (Customer Relationship Management)**, specificatamente sviluppata per governare la relazione con il passeggero ed in particolare con i clienti e-Commerce, facilitando sempre di più i flussi e la collaborazione interna aziendale.

La dimensione ambientale

È un preciso impegno del Gruppo SEA coniugare il valore fondamentale del rispetto e della salvaguardia del patrimonio ambientale con lo sviluppo. La politica ambientale ed energetica del business aeroportuale è stata rivista e integrata nel 2019 per riflettere il rinnovato im-

pegno con cui SEA intende affrontare nei prossimi anni il tema della sostenibilità, facendo propri gli indirizzi identificati dall'industria del trasporto aereo europeo. e ispirandosi ai seguenti principi:

- elevata osservanza del dettato normativo;
- continuità nell'impegno di miglioramento delle performance ambientali ed energetiche;
- promuovere sia l'impiego di aeromobili di ultima generazione nei propri scali sia l'adozione di procedure operative coerenti con gli obiettivi di sostenibilità di settore ed efficaci per il contenimento degli impatti ambientali sul territorio;
- sensibilizzazione e coinvolgimento di tutti gli attori presenti nel sistema aeroportuale per un responsabile impegno orientato al rispetto e alla salvaguardia del patrimonio comune rappresentato dall'ambiente in cui operiamo;
- introduzione di soluzioni di realizzazione e manutenzione delle infrastrutture aeroportuali mirate a migliorare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale;
- 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 e la riduzione delle quantità di rifiuti prodotti;
- individuazione delle fonti e controllo delle emissioni di CO₂ prodotte, sia quelle dirette sia quelle indirette, attraverso il coinvolgimento degli *stakeholder*, nell'ambito della riduzione delle emissioni di gas serra fissati negli obiettivi stabiliti dagli organismi di riferimento per il trasporto aereo e dagli accordi 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, condivisione e collaborazione nell'individuazione delle azioni utili a garantire la sostenibilità ambientale delle attività aeroportuali;
- presenza proattiva negli organismi e nei programmi di sviluppo nazionali e internazionali dove sia utile e opportuno contribuire all'evoluzione di so-

luzioni tecnologiche e delle normative finalizzate a creare le condizioni per lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo.

Il sistema di gestione ambientale e dell'energia è periodicamente oggetto di verifiche interne ed esterne e mantiene l'impegno assunto nella diffusione verso gli stakeholder di una dettagliata reportistica inerente i processi ambientali ed energetici degli aeroporti, al fine di migliorare il governo dei fenomeni ecologico-ambientali ed energetici connessi con le attività del gruppo.

In linea con tale politica, è stato delineato, fin dal 2004, un Sistema di Gestione Ambientale che nel 2006 ha ottenuto la certificazione ISO 14001, riconfermata nei trienni successivi.

La gamma degli aspetti gestiti comprende acqua, aria, rumore, climate change, energia, rifiuti, campi elettromagnetici, inquinamento luminoso, *landscape*.

Nel luglio 2018 il Sistema di gestione ambientale e dell'energia ha visto la prima certificazione integrata da parte dell'Ente certificatore TUV Italia.

Nel giugno 2019 con audit congiunto da parte dell'ente certificatore TUV Italia è stato effettuato il rinnovo della certificazione ISO50001:2018 ed è stata eseguita la sorveglianza della certificazione ISO14001:2015.

Airport Carbon Accreditation e Carbon Neutrality degli aeroporti di Milano

SEA in merito alle emissioni di CO₂ si conferma efficace nel contesto della riduzione delle emissioni e in particolare di quelle derivanti dalle attività poste sotto il suo diretto controllo o fortemente influenzabili (scopo 1 e 2)⁴. Nel giugno 2019, a seguito di valutazioni positive da parte del certificatore italiano e della società londinese che gestisce il programma *Airport Carbon Accreditation*, SEA ha rinnovato l'accreditamento di livello 3+, "*Neutrality*", per entrambi gli scali gestiti.

Airport Safety

Nel 2019 è stata rilevante per il Safety Management System il periodo di chiusura di Linate, dovendo garantire la tenuta del sistema di safety anche a fronte di un incremento del 9,1% di traffico passeggeri di Malpensa e 1,9 milioni di passeggeri provenienti da Linate.

⁴Scopo1 - Emissioni dirette - Emissioni associate alle fonti che sono possedute o che si trovano sotto il controllo della società.

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

Sono stati aggiornati i principi ispiratori della politica della Safety aeroportuale di SEA, sottoscritta dall'accountable manager, di seguito riportati:

- garantire la compliance agli standard nazionali e internazionali vigenti nonché il mantenimento nel tempo di tale rispondenza dei seguenti elementi: infrastrutture di volo; impianti; attrezzature sia in termini progettuali sia sotto il profilo dell'efficienza e dell'efficacia di utilizzo rispetto ai più alti livelli di sicurezza e di qualità del servizio;
- mantenere un sistema efficace di gestione della qualità dei dati e delle informazioni aeronautiche, in relazione all'incidenza degli stessi sul rischio aeronautico;
- assicurare una continua revisione dei processi e delle procedure gestionali e operative, per garantire conformità alla normativa nazionale e internazionale in tema di safety, nel rispetto dei livelli di qualità e di efficienza/efficacia operativa e darne comunicazione a tutta l'organizzazione aziendale;
- attuare una sistematica e ricorrente formazione di tutto il personale, con priorità per quello maggiormente coinvolto nei processi operativi ponendo particolare accento sui requisiti e sulle conseguenti azioni e comportamenti orientati alla massima salvaguardia della sicurezza, dei livelli di qualità;
- responsabilizzare tutto il management i singoli collaboratori coinvolti a tutti i livelli nelle varie attività aziendali;
- garantire priorità assoluta alla sicurezza di tutte le operazioni a terra;
- monitorare il mantenimento degli standard di safety per tutti gli operatori, le ditte, i soggetti esterni operanti a qualsiasi titolo all'interno del sedime aeroportuale;
- garantire l'azione di sensibilizzazione e di comunicazione affinché ogni evento che possa avere riflessi sulla safety venga segnalato attraverso la compilazione del Ground Safety Report, incoraggiando attivamente le segnalazioni (reporting) di Safety e definendo in modo chiaro la differenza fra le prestazioni accettabili e inaccettabili;
- diffondere i principi cardine della "Just Culture".

Le risorse umane

Qualifica	HEADCOUNT al 31 dicembre		Variazione	FTE gennaio-dicembre		Variazione
	2019	2018		2019	2018	
Impiegati	1.786	1.798	(12)	1.742	1.749	(7)
Operai	634	653	(19)	635	650	(15)
Quadri	291	290	1	292	280	12
Dirigenti	52	55	(3)	54	56	(2)
Somministrati	90	51	39	79	47	32
Totale	2.853	2.847	6	2.802	2.782	20

Al 31 dicembre 2019 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 2.853 unità, in aumento di 6 unità rispetto al 31 dicembre 2018 (+0,2%). Il numero di *Full Time Equivalent* nel 2019 rispetto al 2018 risulta superiore di 20 unità e passa da 2.782 a 2.802 (+0,7%).

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

Organizzazione e gestione del personale

Nel mese di gennaio 2019 il Consiglio di Amministrazione di SEA ha nominato Armando Brunini Amministratore Delegato della Società e, successivamente, ha conferito allo stesso anche l'incarico di Direttore Generale. In coerenza con tali nomine, il Consiglio di Amministrazione di SEA ha contestualmente approvato il nuovo modello organizzativo della Società.

In ottica di ottimizzazione e continuo miglioramento dei processi aziendali si è provveduto a rivedere il processo di gestione delle iniziative con finalità istituzionale e di pubbliche relazioni, in coerenza con il Codice di Condotta e con il Modello di Organizzazione e Gestione aziendale (MOG 231) e quindi con i principi di trasparenza e tracciabilità delle informazioni; inoltre, nell'ambito dell'allineamento della procedura "Segnalazioni di condotte illecite" agli sviluppi normativi in materia, si è provveduto altresì all'implementazione di un sistema informatico per la formulazione e gestione delle segnalazioni garantendo l'anonimato del segnalante e la riservatezza delle informazioni trattate.

Nel corso del 2019 il progetto Smart Working è stato esteso ad altri circa 100 nuovi dipendenti ed ha rinnovato gli accordi individuali a 400 smart worker, sono pertanto ad oggi circa 500 le persone che utilizzano lo smart working corrispondente al 62% della popolazione non turnista.

Formazione

Nel corso del 2019 le attività di formazione e sviluppo professionale svolte sono state finalizzate ad integrare i processi di business a quelli di formazione, con l'obiettivo di allineare il capitale umano alle sfide richieste dal mercato e agevolare il processo di change management.

I diversi percorsi attivati si sono focalizzati sullo sviluppo delle competenze e del talento delle persone, per rafforzarne il contributo rispetto al raggiungimento dei risultati aziendali.

La spinta all'introduzione di processi e sistemi innovativi smart ha guidato la progettazione dei percorsi formativi e degli strumenti di sviluppo delle competenze professionali e di team.

Di seguito una breve presentazione dei principali progetti attivati:

- *SEA InSight*: il progetto avviato a fine gennaio 2018, intende promuovere un percorso di Digital Innovation attraverso la creazione di un team interno e interfunzionale che, nell'arco temporale di tre anni, con la collaborazione di Cefriel - Politecnico di Milano - lavorerà su processi, tecnologie e nuovi strumenti che possano contribuire allo sviluppo innovativo del business di SEA e della customer experience all'interno degli aeroporti gestiti da SEA. Nel 2019 il team è stato impegnato nello sviluppo di cinque filoni di attività: SPLIT, LOCKER, DRONI, SELF-GATE MADE IN SEA e BAGGAGE HANDS FREE SERVICE.

- *Your voice*: sondaggio che ha coinvolto tutti i colleghi del Gruppo SEA con l'obiettivo di raccogliere opinioni sugli aspetti dell'engagement: motivazione al lavoro, empowerment, organizzazione dei team, gestione delle risorse umane e reputazione aziendale. L'adesione al sondaggio è stata pari al 76,7% e gli esiti del sondaggio hanno riportato un allineamento sostanziale dell'indice sintetico di engagement del Gruppo al benchmark delle aziende italiane mentre si è registrato uno scarto in negativo rispetto alle aziende del benchmark aeroportuale.
- *Switch to Excellence*: è un percorso formativo dedicato al management, terminato in aprile 2019 con la finalità, nell'ultima fase di promuovere una leadership più partecipativa e inclusiva.

Le attività di Formazione Professionale e Addestramento Tecnico nel 2019 hanno rinnovato le linee di attività relative al processo di progettazione, organizzazione, gestione ed erogazione didattica al fine di rispondere adeguatamente alle esigenze di compliance.

In relazione alle tematiche di compliance è stata rivista la formazione relativa alla Training Compliance EASA, maggiormente concentrata sul processo di qualificazione di instructor e assessor; in relazione al regolamento EU 139, è stato definito il processo di Proficiency Check, centrale per la certificazione degli scali in rispetto della normativa EASA europea ed ENAC.

In ambito Safety, le attività di supporto e addestramento tecnico hanno garantito l'aggiornamento del personale operativo coinvolto nelle Winter Operations.

In ambito della Sicurezza del Lavoro sono stati erogati anche nel 2019 i corsi di aggiornamento Rischio basso e Rischio medio e sono stati avviati i corsi dedicati al personale individuato come Preposto dal servizio Prevenzione e Protezione. Sempre importante la formazione Antincendio e durante questo esercizio sono stati organizzati dei corsi specifici attinenti agli ambiti di progettazione e realizzazione lavori.

Nell'ambito del progetto Bridge è stato necessario erogare nuovi corsi per l'abitazione alla patente di scalo, mentre in conformità alla normativa ENAC GEN02A sono stati effettuati i corsi dedicati agli addetti PRM, con particolare enfasi sulle tematiche di Customer satisfaction.

Welfare

Il Welfare aziendale del 2019, orientandosi sempre di più ai bisogni evidenziati dalle persone, è rivolto allo sviluppo e alla progettazione di iniziative e servizi in un'ottica

di rinnovamento e di risposta ai bisogni dei dipendenti e delle loro famiglie. Le iniziative attivate nel 2018 sono proseguite anche nel 2019, oltre a queste è stata attivata anche "Wellbeing Challenge", introdotta in via sperimentale nell'ultimo trimestre del 2019 con la finalità di favorire un corretto e salutare stile di vita.

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel corso del 2019 il Gruppo SEA ha confermato la propria attenzione verso le tematiche di sicurezza sul lavoro, in un'ottica di continuo miglioramento delle condizioni di salute e sicurezza delle attività svolte in ambito aeroportuale, anche attraverso la promozione di una cultura basata sull'aumento della consapevolezza e sul coinvolgimento di tutti i soggetti, a ogni livello, sulle tematiche della prevenzione.

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

Gli esiti dell'audit effettuato per il mantenimento della certificazione hanno confermato che il Sistema è correttamente attuato e mantenuto attivo ed è funzionale al perseguimento degli obiettivi aziendali. Il Certificatore ha inoltre evidenziato i miglioramenti ottenuti nella consultazione ed analisi delle prestazioni inerenti al SGS-SL e l'efficacia e puntualità dell'attività di monitoraggio del Sistema di Gestione in relazione ai lavori di adeguamento dell'infrastruttura di Linate. Il mantenimento della certificazione secondo la norma BS OHSAS 18001/2007 consente a SEA anche per il 2019 l'accesso diretto alla riduzione annuale del premio assicurativo INAIL.

Il 2019 ha evidenziato un incremento del numero di eventi sul lavoro rispetto lo scorso anno, riportando il relativo dato ai valori medi del triennio precedente il 2018.

Nel 2019 sono proseguiti gli audit interni per la verifica della corretta conduzione e del rispetto delle norme di prevenzione incendi negli spazi affidati agli operatori commerciali retail (negozi, magazzini) presenti all'interno dei Terminal e già definite da SEA in un apposito Regolamento Antincendio. A corollario delle attività di Audit, è proseguita la raccolta, la verifica e l'archiviazione delle dichiarazioni semestrali rilasciate dagli operatori retail sottoscritte, in ottemperanza ad uno specifico obbligo contrattuale, dal Responsabile dell'attività e dal RSPP, nelle quali si attesta l'osservanza del Regolamento Antincendio.

Il Servizio Prevenzione e Protezione SEA ha provveduto ad aggiornare i Documenti di Valutazione dei Rischi, oltre a supportare le funzioni competenti nell'elaborazione dei DUVRI per la gestione preventiva dei rischi interferenziali presenti nelle varie attività svolte sui sedimi aeroportuali da imprese terze in regime di appalto. Fra queste, una particolare attenzione è stata posta alle attività svolte negli ambienti confinati o sospetti d'inquinamento, rientranti nelle previsioni del D.Lgs. 177/11.

In collaborazione con gli Esperti Qualificati in radioprotezione, è proseguita l'attività di monitoraggio a tutela della salute dei lavoratori, mediante specifiche dosimetrie ambientali e personali, sulle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi sugli scali e all'utilizzo delle apparecchiature radiogene.

È proseguita l'attività di sorveglianza sanitaria sui lavoratori di SEA esposti a particolari rischi per la salute con l'effettuazione di visite da parte dei Medici Competenti aziendali.

La documentazione e le indicazioni di sicurezza (procedure operative, istruzioni operative e disposizioni di sicurezza, regolamenti di edificio, dispense informative, piani di emergenza, dispositivi di protezione individuale, ecc.) sono a disposizione di tutto il personale dipendente sull'intranet aziendale - sito di funzione "Sicurezza del Lavoro" che viene aggiornato costantemente.

Relazioni Industriali

Il confronto con le organizzazioni sindacali, durante l'esercizio 2019, si è incentrato su due tematiche:

- il trasferimento del personale durante il periodo del Bridge, in merito al quale con il verbale di accordo del 21 giugno 2019 sono state definite le figure professionali interessate, le modalità di trasferta, le facilities fornite ai dipendenti e i trattamenti economici;
- l'insourcing delle attività di smistamento bagaglio sullo scalo di Linate, attualmente gestite da Airport Handling, a seguito del provvedimento di centralizzazione n. 84229 del 10 agosto 2016 emesso da ENAC, in merito al quale sono stati definiti la decorrenza (entro aprile 2020), l'entità numerica per ciascun profilo professionale, le ulteriori attività assegnate al personale inserito in SEA, le modalità e i requisiti di inserimento e i trattamenti economici e normativi.

SISTEMA DI CORPORATE GOVERNANCE

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

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

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

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

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

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

strazione non esecutivi ed in maggioranza indipendenti. Le prerogative dei Comitati sono stabilite dalle deliberazioni dell'organo amministrativo che li ha istituiti ispirandosi alle raccomandazioni e ai principi del Codice di Autodisciplina; delle riunioni dei comitati vengono redatti verbali conservati agli atti della Società.

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

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

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

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

Il sistema di controllo interno e gestione dei rischi è informato alle raccomandazioni del Codice di Autodisciplina e alle *best practice* in materia.

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

SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE DEI RISCHI

Premessa

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

Le procedure e l'organizzazione sottese al sistema di controllo interno e gestione dei rischi della Società sono finalizzate a realizzare:

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

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

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

Il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria di SEA assicura lo scambio di dati e informazioni con le proprie società controllate, attuandone il coordina-

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

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

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

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

- 1) Identificazione dei rischi sull'informativa finanziaria: l'attività viene svolta con riferimento al bilancio separato di SEA e al bilancio consolidato del Gruppo SEA, tenendo in considerazione aspetti quali-quantitativi relativi dapprima alla selezione delle società rilevanti da includere nell'analisi e, successivamente, alle transazioni significative.
- 2) Valutazione dei rischi sull'informativa finanziaria: i rischi sono valutati in termini di potenziale impatto quali-quantitativo. La valutazione dei rischi è condotta sia a livello di singola società sia a livello di specifico processo.
- 3) Identificazione dei controlli implementati al fine di mitigare i rischi precedentemente individuati, sia a livello di singola società che di processo.

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

incaricato di sovrintendere alla funzionalità del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi.

Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità

Il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS), nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019 ed in carica alla data del 31 dicembre 2019, è composto dai Consiglieri Patrizia Gianguialano, individuata quale Presidente del Comitato, Rosario Mazza e Pierfrancesco Barletta.

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

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

Responsabile della funzione di Internal Audit

La verifica sull'idoneità e funzionalità del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è affidata alla Direzione *Auditing*. Il Responsabile della Direzione *Auditing* riferisce al Presidente e al Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità; non è responsabile di alcuna area operativa e non dipende gerarchicamente da alcun responsabile di aree operative, ivi incluse le aree amministrazione e finanza. Il Responsabile *Auditing* verifica l'operatività e l'adeguatezza del sistema di controllo interno e gestione dei rischi ed il rispetto delle procedure interne a tal fine emanate. Il Responsabile *Auditing* gode di autonomia di spesa ed estende la propria attività a tutte le società del Gruppo SEA attraverso specifici contratti di service. La Direzione *Auditing* SEA, analogamente, dipende gerarchicamente dal Presidente e funzionalmente dal Consiglio di Amministrazione. Alla Direzione *Auditing* è affidata la verifica sull'effettività, idoneità e mantenimento del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. n. 231/2001 su disposizione degli Organismi di Vigilanza di SEA e delle sue controllate.

Alla Direzione *Auditing* è stata affidata inoltre, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 22 febbraio 2018, l'attività di verifica sull'adeguatezza ed efficace attuazione del Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di SEA, certificato secondo lo *Standard* UNI ISO 37001:2016.

Società di Revisione legale dei conti

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

Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001

L'Organismo di Vigilanza, nominato dal Consiglio di Amministrazione e in carica alla data del 31 dicembre 2019, è composto da quattro membri: due membri indipendenti esterni, Giovanni Maria Garegnani e Lorenzo Enrico Lamperti, un Consigliere non esecutivo, Luciana Rovelli, e il Direttore della funzione *Auditing*, Ahmed Laroussi.

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

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

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

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

SEA ha adottato un Modello di organizzazione e gestione ex D.Lgs. 231/2001 – decreto legislativo recante la "disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica" (il "Decreto") per prevenire la commissione dei reati previsti dal Decreto. Il Modello è dunque adottato in conformità alle disposizioni del De-

creto. Il Modello è stato adottato dal Consiglio di Amministrazione di SEA con delibera del 18 dicembre 2003 e successivamente modificato e integrato, da ultimo, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 20 dicembre 2019. Il Modello si compone di una "Parte Generale", di una "Parte Speciale" e dei singoli "Componenti". Le società controllate da SEA hanno adottato un proprio Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/2001.

Procedura per le Operazioni con Parti Correlate

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

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

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

Codice di Condotta

Il Codice di Condotta in vigore, approvato dal Consiglio di Amministrazione del 17 dicembre 2015 e aggiornato l'11 dicembre 2018 e il 1° agosto 2019, è componente del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/2001.

Il Codice di Condotta rientra nel più ampio "Sistema Etico" adottato dal Consiglio e definisce il quadro dei valori e dei principi di riferimento che il Gruppo SEA si propone di adottare nel processo di *decision making* aziendale.

Il Comitato Etico, nominato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 maggio 2019, è composto dal Presidente del Consiglio di Amministrazione Michaela Castelli, con funzioni di Presidente del Comitato, dal Vice Presidente Consigliere non esecutivo di SEA Davide Corritore, e dai responsabili delle direzioni aziendali "Human Resources and Organization" Massimiliano Crespi e "Auditing" Ahmed Laroussi. Il Comitato Etico ha tra i suoi compiti principali la promozione della divulgazione del Codice di Condotta e la vigilanza sull'osservanza dello stesso.

Referente per l'Anticorruzione

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

Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione certificato UNI ISO 37001:2016

SEA, a conferma del proprio impegno nella prevenzione e nel contrasto di pratiche illecite, ha adottato un Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 22 febbraio 2018, che integra, in un quadro organico, gli strumenti di prevenzione e contrasto alla corruzione già in atto nella Società.

Il Sistema di Gestione per la Prevenzione della Corruzione di SEA ha ottenuto, in data 8 marzo 2018, la certificazione secondo la Norma UNI ISO 37001:2016 "Anti-bribery Management System".

Politiche di diversità

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

Lo statuto sociale di SEA, in conformità con le previsioni di legge in materia, disciplina compiutamente la *diversity* relativamente alla composizione di genere sia dell'organo amministrativo che di controllo. In relazione ad aspetti quali l'età e il percorso formativo e professionale, il Consiglio di Amministrazione in carica valuterà l'opportunità di adottare una politica sulla diversità anche relativamente a tali aspetti.

PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

Il Consiglio di Amministrazione approva il progetto di Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2019 di SEA SpA, redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS che chiude con un utile di Euro 111.565.580,68.

Il Consiglio di Amministrazione adottando un approccio prudentiale, in considerazione della situazione di emergenza dovuta agli effetti della pandemia Covid-19, al fine di sostenere la solidità patrimoniale della Società e contenere i futuri impatti economico finanziari, propone all'Assemblea degli Azionisti di destinare l'utile di esercizio 2019 pari a Euro 111.565.580,68 a riserva straordinaria.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea ordinaria degli Azionisti tenutasi in data 4 maggio 2020 ha deliberato:

1. di approvare la Relazione sulla gestione predisposta dal Consiglio di Amministrazione, il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2019, con la relativa nota integrativa, quali proposti dall'organo amministrativo stesso;
2. di approvare la destinazione dell'utile di esercizio 2019, pari a euro 111.565.580,68 a riserva straordinaria, in considerazione della situazione di emergenza dovuta agli effetti della pandemia Covid-19, ed al fine di sostenere la solidità patrimoniale della Società e contenere i futuri impatti economico finanziari.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli

GRUPPO SEA

BILANCIO CONSOLIDATO

Gruppo

SEA

Bilancio

Consolidato

PROSPETTI CONTABILI

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

(in migliaia di euro)	Note	31 dicembre 2019		31 dicembre 2018	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	8.1	994.659		986.469	
Immobilizzazioni materiali	8.2	215.657		205.483	
Diritti d'uso beni in leasing	8.3	10.106			
Investimenti immobiliari	8.4	3.404		3.408	
Partecipazioni in società collegate	8.5	76.674		67.914	
Altre partecipazioni	8.6	26		26	
Imposte differite attive	8.7	58.163		54.185	
Altri crediti non correnti	8.8	6.470		188	
Totale Attività non correnti		1.365.159	0	1.317.673	0
Rimanenze	8.9	1.848		1.934	
Crediti commerciali	8.10	123.241	13.326	121.005	11.407
Crediti per imposte	8.11	2.071		1.048	
Altri crediti correnti	8.11	11.067		9.527	2.005
Cassa e disponibilità liquide	8.12	87.521		153.036	
Totale Attivo corrente		225.748	13.326	286.550	13.412
TOTALE ATTIVO		1.590.907	13.326	1.604.223	13.412
Capitale sociale	8.13	27.500		27.500	
Altre riserve	8.13	206.674		295.525	
Utile dell'esercizio	8.13	124.419		136.076	
Patrimonio netto di Gruppo		358.593		459.101	
Patrimonio netto di terzi		27		25	
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi	8.13	358.620		459.126	
Fondo rischi e oneri	8.14	157.408		167.861	
Fondi relativi al personale	8.15	48.172		46.214	
Passività finanziarie non correnti (*)	8.16	505.692		523.605	
Altri debiti non correnti	8.17	7.961		13.964	
Totale Passività non correnti		719.233		751.644	
Debiti commerciali	8.18	182.085	11.520	153.394	11.616
Debiti per imposte dell'esercizio	8.19	10.689		18.541	
Altri debiti	8.20	287.522		192.476	
Passività finanziarie correnti (*)	8.16	32.758		29.042	
Totale Passivo corrente		513.054	11.520	393.453	11.616
TOTALE PASSIVO		1.232.287	11.520	1.145.097	11.616
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.590.907	11.520	1.604.223	11.616

(*) Per una miglior chiarezza espositiva si segnala che le voci del bilancio al 31 dicembre 2019 denominate "Passività finanziarie non correnti" e "Passività finanziarie correnti" includono le passività per leasing, in accordo al nuovo principio contabile IFRS 16, pari rispettivamente a 6.771 migliaia di euro e 1.706 migliaia di euro.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Note	2019		2018	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	9.1	706.868	57.654	683.956	47.864
Ricavi per lavori su beni in concessione	9.2	51.142		29.189	
Totale ricavi		758.010	57.654	713.145	47.864
Costi operativi					
Costi del lavoro	9.3	(191.627)		(189.416)	
Materiali di consumo	9.4	(47.437)		(40.234)	
Altri costi operativi (*)	9.5	(197.966)		(174.916)	
Costi per lavori su beni in concessione	9.6	(46.321)		(26.728)	
Totale costi operativi		(483.351)	(42.846)	(431.294)	(28.153)
Margine Operativo lordo / EBITDA		274.659	14.808	281.851	19.711
Accantonamenti e svalutazioni	9.7	(555)		(3.704)	
Accantonamento fondo ripristino e sostituzione	9.8	(22.052)		(15.077)	
Ammortamenti (**)	9.9	(77.400)		(73.601)	
Risultato operativo		174.652	14.808	189.469	19.711
Proventi (oneri) da partecipazioni	9.10	17.521	17.521	14.568	14.568
Oneri finanziari (**)	9.11	(17.120)		(17.662)	
Proventi finanziari	9.11	156		1.021	
Risultato prima delle imposte		175.209	32.329	187.396	34.279
Imposte	9.12	(50.788)		(51.318)	
Risultato netto		124.421	32.329	136.078	34.279
Risultato di pertinenza dei terzi		2		2	
Risultato del Gruppo		124.419	32.329	136.076	34.279
Risultato netto base per azione (espresso in unità di euro)	9.13	0,50		0,54	
Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di euro)	9.13	0,50		0,54	

(*) Per una miglior chiarezza espositiva si segnala che il dato comparativo della voce "Altri costi operativi" comprende canoni di locazione relativi a contratti di leasing che nell'esercizio 2019 sono contabilizzati ai sensi del principio contabile IFRS 16.

(**) Si precisa che le voci dell'esercizio 2019 denominate "Ammortamenti" e "Oneri finanziari" includono gli effetti derivanti dall'applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO COMPLESSIVO

(in migliaia di euro)	2019		2018	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Risultato del Gruppo	124.419	32.329	136.076	34.279
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	1.784		1.761	
Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati	(428)		(422)	
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	1.356		1.339	
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:				
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	(3.793)		1.099	
Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto	910		(264)	
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	(2.883)		835	
Totale altre componenti dell'utile complessivo	(1.527)		2.174	
Totale utile complessivo dell'esercizio	122.894		138.252	
Attribuibile a:				
- Azionisti della Capogruppo	122.892		138.250	
- Interessi di minoranza	2		2	

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	2019		2018	
	Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Cash flow derivante dall'attività operativa				
Risultato prima delle imposte	175.209		187.396	
<i>Rettifiche:</i>				
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	77.400		73.601	
Variazione netta dei fondi (escluso il fondo del personale)	(14.659)		(1.063)	
Variazione dei fondi del personale	(2.289)		(1.172)	
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	(1.914)		817	
Oneri finanziari netti	16.963		16.491	
(Proventi) / oneri da partecipazioni	(17.521)		(14.568)	
Altre variazioni non monetarie	(2.636)		(5.357)	
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	230.553		256.145	
Variazione rimanenze	85		1.028	
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(4.127)	86	(8.984)	(3.993)
Variazione altre attività non correnti	(34)		93	
Variazione debiti commerciali e altri debiti	35.501	(96)	15.788	7.097
Incasso credito IRES da click day 2013			10.734	
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	31.425	(10)	18.659	3.104
Imposte sul reddito pagate	(62.829)		(43.252)	
Restituzione sanzione AGCM (incluso quota interessi)			2.430	
Cash flow derivante dall'attività operativa	199.149	(10)	233.982	3.104
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>				
-immateriali (*)	(58.184)		(37.840)	
-materiali e immobiliari	(36.925)		(21.839)	
Variazione altre attività finanziarie correnti			13.300	
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>				
-materiali e immobiliari	434		329	
Dividendi incassati	10.766	10.766	6.271	6.271
Cash flow assorbito dall'attività di investimento	(83.909)	10.766	(39.779)	6.271
Variazione indebitamento finanziario lordo				
- incremento / (decremento) dell'indebitamento a breve e m/l termine	(21.360)		(20.280)	
Variazione altre attività / passività finanziarie	(3.745)		(1.449)	
Dividendi distribuiti	(138.650)		(70.288)	
Interessi e commissioni pagati	(17.100)		(16.348)	
Interessi incassati	100		4	
Cash flow assorbito dall'attività di finanziamento	(180.755)		(108.361)	
Aumento / (Diminuzione) delle disponibilità liquide	(65.515)	10.756	85.842	9.375
Disponibilità liquide di inizio periodo	153.036		67.194	
Disponibilità liquide di fine periodo	87.521		153.036	
Disponibilità e mezzi equivalenti a fine esercizio riportati in bilancio	87.521		153.036	

* Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2019 è pari a 36.160 migliaia di euro a fronte di 15.205 migliaia di euro dell'esercizio 2018.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

(in migliaia di euro)	Capitale	Riserva legale	Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo	Riserva (perdite)/ utili attuariali	Riserve hedge accounting contratti derivati	Risultato dell'esercizio	Patrimonio netto consolidato	Capitale e riserve di terzi	Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi
Saldo al 31 dicembre 2017	27.500	5.500	280.254	(1.216)	(4.954)	84.070	391.154	23	391.177
Operazioni con gli azionisti									
Destinazione dell'utile di esercizio 2017			84.070			(84.070)			0
Dividendi deliberati			(70.300)				(70.300)		(70.300)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				835	1.339		2.174		2.174
Impatti IFRS 9 (*) e conversione IFRS Airport Handling			(2)		(1)		(3)		(3)
Risultato dell'esercizio						136.076	136.076	2	136.078
Saldo al 31 dicembre 2018	27.500	5.500	294.022	(381)	(3.616)	136.076	459.101	25	459.126
Operazioni con gli azionisti									
Destinazione dell'utile di esercizio 2018			136.076			(136.076)			0
Dividendi deliberati (**)			(223.400)				(223.400)		(223.400)
Altri movimenti									
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				(2.883)	1.356		(1.527)		(1.527)
Risultato dell'esercizio						124.419	124.419	2	124.421
Saldo al 31 dicembre 2019	27.500	5.500	206.698	(3.264)	(2.260)	124.419	358.593	27	358.620

(*) Effetto derivante dall'applicazione delle modifiche all'IFRS 9 - "Financial Instruments" a seguito del quale la variazione di time value dell'esercizio 2017, pari a 1 migliaia di euro, rilevata nella valutazione dei contratti derivati secondo il modello cash flow hedge, è rilevata direttamente a Patrimonio Netto (Riserva di cash flow hedge) per pari ammontare.

(**) Di cui distribuzione di riserve disponibili per 124.600 migliaia di euro.

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO

1. INFORMAZIONI GENERALI

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

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

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

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

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

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

Si segnala che il Gruppo detiene le seguenti partecipazioni in società collegate e valutate con il metodo del Patrimonio netto: (i) Dufrital (partecipazione del 40%) che opera nella gestione e fornitura di attività commerciali in altri scali italiani, tra i quali Bergamo, Firenze, Genova e Verona; (ii) Malpensa Logistica Europa (partecipazione del 25%) che opera nelle attività di logistica integrata; (iii) SEA Services (partecipazione del 40%) che è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano; (iv) Disma (partecipazione del 18,75%) che è attiva nella gestione di un impianto per lo stoccaggio e la distribuzione del carburante per uso aviazione all'interno dell'Aeroporto di Milano Malpensa; (v) Signature Flight Support Italy (partecipazione indiretta del 39,96%) im-

pegnata in attività di *handling* di aviazione generale; (vi) SACBO (partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale) società a cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio, e (vii) Airport Handling SpA (partecipazione pari al 30% del capitale sociale) società che si occupa di servizi di assistenza ai passeggeri, alle merci e agli aeromobili ed equipaggi di tutti i vettori.

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

2. SINTESI DEI PRINCIPI CONTABILI ADOTTATI

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2019, come di seguito definito.

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2019 è stato redatto in migliaia di euro così come le tabelle incluse nelle note esplicative.

2.1 Base di preparazione

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

Il Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2019 è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/2005. Per IFRS si intendono tutti gli "International Financial Reporting Standards", tutti gli "International Accounting Standards" (IAS), tutte le interpretazioni dell'"International Financial Reporting Interpretations Committee" (IFRIC), precedentemente denominato "Standing Interpretations Committee" (SIC), omologati e adottati dall'Unione Europea.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la Situazione Patrimoniale-Finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non

corrente”, per il Conto Economico e il Conto Economico Complessivo lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il Rendiconto Finanziario Consolidato il metodo di rappresentazione indiretto. Ove presenti sono stati inoltre evidenziati gli ammontari delle posizioni o transazioni con Parti correlate.

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

Il Bilancio Consolidato è stato redatto nel presupposto della continuazione dell'attività, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, pur in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono incertezze sulla continuità aziendale considerando i livelli di capitalizzazione esistenti e non rilevando l'esistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale, operativo e di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. Nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2019 sono stati applicati gli stessi Principi Contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2018 opportunamente aggiornati come di seguito indicato. A seguito della emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato “SEA 3 1/8 2014-2021”, sono stati utilizzati i Principi Contabili IFRS 8 e IAS 33 in materia di informazione segmentale e utile per azione.

Si precisa che ai fini di una migliore esposizione di bilancio, lo schema di conto economico è stato presentato in due distinte tabelle denominate: a) Conto Economico Consolidato e b) Conto Economico Consolidato Complessivo.

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

2.2 Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicabili dal 1° gennaio 2019

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2019, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
<i>IFRS 16 Leases</i>	31 ott '17	09 nov '17	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	01 gen '19
<i>Amendments to IFRS 9 Prepayment features with negative compensation</i>	22 mar '18	26 mar '18	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	01 gen '19
<i>IFRIC 23 Uncertainty over income tax treatments</i>	23 ott '18	24 ott '18	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	01 gen '19
<i>Amendments to IAS 28 Long-term interests in associates and joint ventures</i>	08 feb '19	11 feb '19	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	01 gen '19
<i>Amendments to IAS 19 Plan amendment Curtailment or Settlement</i>	13 mar '19	14 mar '19	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	01 gen '19
<i>Annual improvements to IFRS standards 2015-2017 cycle</i>	14 mar '19	15 mar '19	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	01 gen '19

L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni, ove applicabili, ha avuto gli effetti di seguito riportati sul bilancio 2019 della Società.

IFRS 16 – Leases

Il Gruppo SEA ha optato per l'applicazione del “Cumulative Catch-up Approach” per i leasing precedentemente classificati come operativi che ha comportato un incremento dei diritti di utilizzo beni in leasing di 4,8 milioni di euro, in contropartita ad un incremento dei debiti finanziari per beni in leasing. Pertanto, non si rilevano effetti cumulativi a rettifica del saldo di apertura del patrimonio netto e i dati del periodo comparativo non sono stati rideterminati.

Il nuovo principio contabile dei contratti di leasing (IFRS 16), applicato dal Gruppo SEA a partire dal 1° gennaio 2019, prevede in sintesi:

- Nello stato patrimoniale, la rilevazione di un'attività, rappresentativa del diritto d'uso del bene (di seguito "Diritto di utilizzo beni in leasing"), e di una passività (di seguito "*lease liability*") corrente e non corrente, rappresentativa dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti dal contratto; come consentito dal principio, il "Diritto di utilizzo beni in leasing" è rilevato in una voce distinta dell'attivo mentre la *lease liability* non è rilevata distintamente ma è inclusa tra le "Passività finanziarie correnti" e "Passività finanziarie non correnti";
- Nel conto economico la rilevazione degli ammortamenti del "Diritto di utilizzo beni in leasing" e, nella sezione degli oneri finanziari, la rilevazione degli interessi passivi maturati sulla *lease liability*. Tale nuova impostazione si sostituisce ai canoni di leasing operativi rilevati tra gli "Altri costi operativi" coerentemente con quanto previsto dal principio contabile in vigore sino all'esercizio 2018. Il conto economico include inoltre i canoni relativi a contratti di leasing di breve durata (*short-term lease*) e di modico valore (inferiore a 5 migliaia di euro);
- Nel rendiconto finanziario, la rilevazione dei pagamenti relativi alla quota del capitale della passività del leasing tra le attività di finanziamento. Gli interessi passivi sono rilevati nel flusso di cassa netto da attività operativa.

I seguenti espedienti pratici ("*practical expedients*") sono stati attuati nella *transition* al nuovo principio IFRS 16:

- I leasing in cui l'attività sottostante era di modesto valore (inferiore a 5 migliaia di euro) non sono rientrati nell'applicazione dell'IFRS 16;
- I leasing che al 1° gennaio 2019 avevano una durata residua inferiore ai 12 mesi non sono rientrati nell'applicazione dell'IFRS 16;
- Il Gruppo ha applicato un unico tasso di attualizzazione in quanto il portafoglio di leasing è ritenuto con caratteristiche ragionevolmente simili (classe di attività sottostante simile in un contesto economico simile) alla data del 1° gennaio 2019.

I contratti IFRS 16 stipulati dal Gruppo sono essenzialmente riconducibili a contratti relativi ad attrezzature, macchine elettroniche ed a contratti di noleggio per autovetture e automezzi di piazzale. Di seguito si riportano gli effetti dell'adozione IFRS 16 sugli schemi consolidati del Gruppo SEA:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Impatti adozione IFRS 16 su 1° gennaio 2019	1° gennaio 2019
Immobilizzazioni immateriali	986.469		986.469
Immobilizzazioni materiali	205.483		205.483
Diritti d'uso beni in leasing		4.791	4.791
Investimenti immobiliari	3.408		3.408
Partecipazioni in società collegate	67.914		67.914
Altre partecipazioni	26		26
Imposte differite attive	54.185		54.185
Altri crediti non correnti	188		188
Rimanenze	1.934		1.934
Crediti commerciali	121.005		121.005
Crediti per imposte	1.048		1.048
Altri crediti correnti	9.527		9.527
Cassa e disponibilità liquide	153.036		153.036
TOTALE ATTIVO	1.604.223	4.791	1.609.014
Patrimonio netto consolidato di Gruppo e di terzi	459.126		459.126
Fondo rischi e oneri	167.861		167.861
Fondi relativi al personale	46.214		46.214
Passività finanziarie non correnti	523.605	3.538	527.143
Altri debiti non correnti	13.964		13.964
Debiti commerciali	153.394	(131)	153.263
Debiti per imposte dell'esercizio	18.541		18.541
Altri debiti	192.476		192.476
Passività finanziarie correnti	29.042	1.384	30.426
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO	1.604.223	4.791	1.609.014

Con riferimento agli altri principi contabili applicabili a partire dal 1° gennaio 2019 non ci sono impatti sul bilancio del Gruppo.

2.3 Principi contabili, modifiche e interpretazioni non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

Di seguito sono indicati i principi contabili internazionali, le interpretazioni e le modifiche a esistenti principi contabili e interpretazioni, ovvero specifiche previsioni contenute nei principi e nelle interpretazioni approvati dallo IASB che non sono ancora state omologate per l'adozione in Europa o che, seppur omologati per l'adozione in Europa, alla data di approvazione del presente documento non sono ancora applicabili e non sono stati adottati in via anticipata dal Gruppo:

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>Amendments to IAS 1 e IAS 8 Definition of Material</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2020
<i>Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS7 Interest rate benchmark reform</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2020
<i>Amendments to references to the conceptual framework in IFRS standards</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2020
<i>Amendments to IFRS 3 Definition of a Business</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2020
<i>IFRS 17 Insurance Contracts</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2021

Si precisa che non sono stati applicati anticipatamente principi contabili e/o interpretazioni, la cui applicazione risulterebbe obbligatoria per periodi che iniziano successivamente al 31 dicembre 2019 e gli amministratori non si attendono effetti significativi.

2.4 Criteri e metodologie di consolidamento

Le situazioni contabili delle società incluse nell'area di consolidamento sono redatte facendo riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 e sono state opportunamente rettificata, ove necessario, per uniformarle ai principi contabili del Gruppo.

L'area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2019 di SEA, delle sue controllate, e di quelle società sulle quali si esercita un'influenza notevole.

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

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

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

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di patrimonio netto e del risultato netto del periodo di loro spettanza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del patrimonio netto e del conto economico consolidato;
- le operazioni di aggregazione di imprese sono rilevate secondo il metodo dell'acquisizione (*acquisition method*). Secondo tale metodo il corrispettivo trasferito in un'aggregazione aziendale è valutato al *fair value*, calcolato come la somma dei *fair value* delle attività trasferite e delle passività assunte dal Gruppo alla data di acquisizione e degli strumenti di capitale emessi in cambio del controllo dell'impresa acquisita. Gli oneri accessori alla transazione sono generalmente rilevati nel conto economico nel momento in cui sono sostenuti. Alla data di acquisizione, le attività identificabili acquisite

e le passività assunte sono rilevate al *fair value* alla data di acquisizione; costituiscono un'eccezione le seguenti poste, che sono invece valutate secondo il loro principio di riferimento:

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

Società collegate

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

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

- il valore contabile di tali partecipazioni risulta allineato al patrimonio netto rettificato, ove necessario, per riflettere l'applicazione degli IFRS e comprende l'iscrizione dei maggiori valori attribuiti alle attività e alle passività e dell'eventuale avviamento individuati al momento dell'acquisizione;
- gli utili o le perdite di pertinenza del Gruppo sono contabilizzati dalla data in cui l'influenza notevole ha avuto inizio e fino alla data in cui l'influenza notevole cessa; nel caso in cui, per effetto delle perdite, la società valutata con il metodo in oggetto evidenzia un patrimonio netto negativo, il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo, laddove questo ultimo si sia impegnato ad adempiere a obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite, è rilevata in un apposito fondo; le variazioni patrimoniali delle società valutate con il metodo del patrimonio netto non rappresentate dal risultato di conto economico sono contabilizzate direttamente a rettifica delle riserve di patrimonio netto;
- gli utili e le perdite significative non realizzati generati su operazioni poste in essere tra la capogruppo/società controllate e la partecipata valutata con il metodo del patrimonio netto sono eliminati in funzione del valore della quota di partecipazione del Gruppo nella partecipata stessa; le perdite non realizzate sono eliminate, ad eccezione del caso in cui esse siano rappresentative di riduzione di valore.

2.5 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018 delle società incluse nell'area di consolidamento con il metodo integrale e con il metodo del patrimonio netto:

Ragione Sociale	Sede Legale	Capitale sociale al 31/12/2019 (euro)	Capitale sociale al 31/12/2018 (euro)
SEA Energia S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	5.200.000	5.200.000
SEA Prime S.p.A.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	2.976.000	2.976.000
Signature Flight Support Italy S.r.l.	Viale dell'Aviazione, 65 - Milano	420.000	420.000
Dufrital S.p.A.	Via Lancetti, 43 - Milano	466.250	466.250
SACBO S.p.A.	Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG)	17.010.000	17.010.000
SEA Services S.r.l.	Via Caldera, 21 - Milano	105.000	105.000
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	6.000.000	6.000.000
Disma S.p.A.	Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI)	2.600.000	2.600.000
Airport Handling S.p.A.	Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA)	5.000.000	5.000.000

Non sono occorse variazioni all'area di consolidamento rispetto all'esercizio precedente.

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 31 dicembre 2019 con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

Ragione Sociale	Metodo di Consolidamento al 31/12/2019	% Possesso del Gruppo al 31/12/2019	% Possesso del Gruppo al 31/12/2018
SEA Energia S.p.A.	Integrale	100%	100%
SEA Prime S.p.A.	Integrale	99,91%	99,91%
Signature Flight Support Italy S.r.l. (1)	Patr. Netto	39,96%	39,96%
Dufrital S.p.A.	Patr. Netto	40%	40%
SACBO S.p.A.	Patr. Netto	30,979%	30,979%
SEA Services S.r.l.	Patr. Netto	40%	40%
Malpensa Logistica Europa S.p.A.	Patr. Netto	25%	25%
Disma S.p.A.	Patr. Netto	18,75%	18,75%
Airport Handling S.p.A.	Patr. Netto	30%	30%

(1) Collegata di SEA Prime

2.6 Conversione di operazioni denominate in valuta diversa dalla valuta funzionale

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

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

2.7 Criteri di valutazione

Immobilizzazioni immateriali

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

(a) Diritti sui beni in concessione

I "Diritti sui beni in concessione" rappresentano il diritto del Concessionario a utilizzare il bene in concessione (c.d. metodo dell'attività immateriale) in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e la costruzione del bene con obbligo di

restituzione al termine della concessione. Il valore corrisponde al "fair value" dell'attività di progettazione e costruzione maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati, nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23, durante la fase di costruzione. Il fair value dei servizi di costruzione è determinato sulla base dei costi effettivamente sostenuti maggiorati di un mark up del 6% rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo sia di un mark up che un general contractor terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività, così come previsto dall'IFRIC 12.

Il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta conformemente all'IFRS 15. Se il fair value dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del fair value dei servizi di costruzione effettuati. La successiva contabilizzazione del corrispettivo ricevuto come attività finanziaria e come attività immateriale viene descritta nel dettaglio nei paragrafi 23-26 dell'IFRIC 12.

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con l'IFRS 15 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico "Ricavi per lavori su beni in concessione".

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

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

Il fondo ammortamento e il fondo di ripristino e sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura degli oneri di ripristino e sostituzione dei componenti soggetti a usura dei beni in concessione.

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

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

Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti simili

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

Computer software

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

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

Immobilizzazioni materiali

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

Beni immobili

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dal Gruppo nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbligo a carico di SEA di provvedere alla manutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all'esercizio dell'attività d'impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono di proprietà di SEA fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 2041. In bilancio le immobilizzazioni sono esposte al netto dei contributi erogati dallo Stato.

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

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

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

Beni mobili

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

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

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

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

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

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

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

Diritti d'uso beni in leasing

Tale voce comprende la rilevazione e valutazione dei contratti di leasing contabilizzati secondo quanto previsto dal principio contabile IFRS 16 che si sostanzia nella rilevazione di un'attività, rappresentativa del diritto d'uso del bene e di una passività finanziaria corrente e non corrente, rappresentativa dell'obbligazione ad effettuare.

Gli ammortamenti dell'attività sono addebitati al conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare il diritto lungo la durata del contratto di leasing. Gli interessi passivi maturati sulla passività finanziaria sono rilevati mensilmente nella voce di conto economico "Oneri finanziari".

I contratti IFRS 16 stipulati da SEA sono essenzialmente riconducibili a contratti relativi ad attrezzature, macchine elettroniche e a contratti di noleggio per autovetture e automezzi di piazzale. I contratti di leasing di breve durata oppure di importo inferiore a 5 migliaia di euro sono, invece, rilevati direttamente a conto economico nella voce "Altri costi operativi"; il costo è rappresentato dalle quote dei canoni di leasing previste nel contratto.

Investimenti immobiliari

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

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

Perdite di valore delle attività

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

Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate, secondo quanto previsto dall'IFRS 9, in una delle seguenti categorie in funzione del modello di business della Società per la gestione delle attività finanziarie e delle caratteristiche relative ai flussi finanziari contrattuali dell'attività finanziarie:

Categoria	Modello di business	Caratteristiche dei flussi di cassa
<i>Costo ammortizzato</i>	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale
<i>Fair value through other comprehensive income (anche "FVOCI")</i>	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali, sia quelli derivanti dalla eventuale vendita delle attività stesse	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale
<i>Fair value through profit or loss (anche "FVTPL")</i>	Diverso da quello previsto per costo ammortizzato e per FVOCI	Diverse da quelle previste per il costo ammortizzato e FVOCI

Le attività finanziarie rappresentate da strumenti di equity di altre entità (i.e. partecipazioni in società diverse dalle controllate, collegate e a controllo congiunto), non detenute con finalità di trading, possono essere classificate nella categoria FVOCI. Questa scelta, effettuata strumento per strumento, prevede che le variazioni di *fair value* siano rilevate nelle "Altre componenti del risultato complessivo" e non siano rigirate a conto economico né in sede di cessione né di impairment degli stessi.

Nonostante quanto sopra riportato, al momento della rilevazione iniziale è possibile designare irrevocabilmente l'attività finanziaria come valutata al *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio se così facendo elimina o riduce significativamente un'incoerenza nella valutazione o nella rilevazione (talvolta definita come «asimmetria contabile») che altrimenti risulterebbe dalla valutazione su basi diverse.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura, secondo i criteri dell'IFRS 9 al paragrafo 6.4, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata.

Le relazioni di copertura sono di tre tipi:

1. *fair value hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro le variazioni del *fair value* dell'attività o passività rilevata che è attribuibile a un rischio che potrebbe influenzare il risultato d'esercizio. L'utile o la perdita sullo strumento di copertura sono rilevati nel conto economico (o nelle "Altre componenti del risultato complessivo", se lo strumento di copertura copre uno strumento rappresentativo di capitale per il quale il Gruppo ha scelto di presentare le variazioni del *fair value* nelle "Altre componenti del risultato complessivo");
2. *cash flow hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro la variabilità dei flussi finanziari attribuibile a un particolare rischio associato con tutte le attività o passività rilevate o una loro componente o a un'operazione programmata altamente probabile e che potrebbe influire sul risultato d'esercizio. La copertura è contabilizzata come segue: a) la riserva di patrimonio netto per la copertura dei flussi finanziari è rettificata al minore tra l'utile o la perdita cumulati sullo strumento di copertura dall'inizio della copertura e la variazione cumulata del *fair value* dell'elemento coperto dall'inizio della copertura; b) la parte di utile o perdita sullo strumento di copertura che risulta essere una copertura efficace viene rilevata in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "Altre componenti del risultato complessivo"). Eventuali utili o perdite residui sullo strumento di copertura rappresentano la parte inefficace della copertura che sono rilevate nel conto economico nella voce "Proventi/oneri finanziari";
3. copertura di un investimento netto in una gestione estera (come definito nello IAS 21), contabilizzata in modo simile alle coperture di flussi finanziari.

Le relazioni di copertura del Gruppo si qualificano per l'hedge accounting in base all'IFRS 9. Dato che gli elementi fondamentali degli strumenti di copertura corrispondono a quelli dei corrispettivi elementi coperti, le relazioni di copertura sono efficaci in base ai criteri di valutazione dell'efficacia dell'IFRS 9. Quando dei contratti di opzione sono utilizzati per coprire delle operazioni programmate altamente probabili, il Gruppo designa solo il valore intrinseco delle opzioni quale strumento di copertura. In base all'IFRS 9, le variazioni nel valore

temporale di opzioni relative all'elemento coperto sono riconosciute negli altri elementi del conto economico complessivo e sono cumulate nella riserva di copertura nel patrimonio netto. L'IFRS 9 richiede che il trattamento contabile relativo al valore temporale non designato di un'opzione sia applicato in maniera retrospettiva. Pertanto, al 1° gennaio 2018 la riserva straordinaria è stata incrementata di 1 migliaio di euro.

Titoli ambientali: quote di emissione, Certificati Verdi e Certificati Bianchi

Il Gruppo SEA detiene/acquista quote/certificati per own-use, ossia a fronte del proprio fabbisogno e non con intento di trading.

Le quote/certificati detenuti per own-use eccedenti il fabbisogno, determinato in relazione alle obbligazioni maturate a fine esercizio ("surplus"), sono iscritte tra gli altri crediti correnti al costo sostenuto. I certificati assegnati gratuitamente sono invece iscritti ad un valore nullo. Qualora invece il fabbisogno ecceda le quote/certificati in portafoglio alla data di bilancio ("deficit"), si procede allo stanziamento in bilancio dell'onere necessario per far fronte all'obbligazione residua, stimato sulla base di eventuali contratti d'acquisto, anche a termine, già sottoscritti alla data di bilancio e, in via residuale, delle quotazioni di mercato.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti che non hanno una significativa componente di finanziamento (determinata in conformità all'IFRS 15) sono riconosciuti inizialmente al prezzo dell'operazione, rettificato per tener conto delle perdite attese lungo la durata del credito. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi, esclusi gli importi riscossi per conto terzi. Il corrispettivo promesso nel contratto con il cliente può includere importi fissi, importi variabili o entrambi.

La riduzione di valore per la rilevazione e la valutazione del fondo svalutazione crediti segue i criteri indicati nel paragrafo 5.5 dell'IFRS 9. L'obiettivo è rilevare le perdite attese lungo tutta la vita del credito considerando tutte le informazioni ragionevoli e dimostrabili, comprese quelle indicative degli sviluppi attesi.

I crediti sono quindi esposti al netto degli accantonamenti al fondo svalutazione. Se negli esercizi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato; diversamente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza

del prezzo dell'operazione. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 4.1.

Rimanenze

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

Le rimanenze sono esposte al netto delle svalutazioni effettuate al fine di adeguare il valore delle giacenze di magazzino al presunto valore di realizzo o di sostituzione.

Disponibilità liquide

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

Fondi rischi e oneri

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

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa su impegni e rischi e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione

Il trattamento contabile degli interventi che il concessionario effettua sui beni oggetto di concessione, a norma dell'IFRIC 12, è diverso a seconda della diversa natura degli interventi stessi: gli interventi di normale manutenzione del bene sono manutenzioni ordinarie e pertanto rilevate a conto economico; gli interventi di sostituzione e manutenzione programmata del bene a una data futura, considerato che l'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione di un bene fisico ma di un diritto, devono essere rilevati a norma dello IAS 37 - "accantonamenti e passività po-

tenziali" - che stabilisce l'addebito a conto economico di un accantonamento e, in contropartita, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione accoglie, pertanto, la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

Si precisa che il fondo di ripristino e sostituzione dei beni si riferisce unicamente alle immobilizzazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (ossia beni in concessione classificati nelle immobilizzazioni immateriali).

Fondi relativi al personale

Fondi pensione

Le Società del Gruppo hanno in essere sia piani a contribuzione definita (contributo al Servizio Sanitario nazionale e contributi all'INPS per i piani pensionistici) che piani a benefici definiti (TFR).

Un piano a contribuzione definita è un piano al quale il Gruppo partecipa mediante versamenti fissi a soggetti terzi gestori di fondi e in relazione al quale non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attività per far fronte agli obblighi nei confronti dei dipendenti per il periodo in corso e i precedenti. Per i piani a contribuzione definita, il Gruppo versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione; pertanto il relativo onere è imputato al conto economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del *fair value* delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando la *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato

scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

Gli utili e perdite attuariali, in conformità ai disposti dello IAS 19R, sono rilevati direttamente nel patrimonio netto in una specifica riserva, denominata "Riserva utile/perdita attuariale".

Si segnala che, in seguito alle modifiche apportate alla regolamentazione del Fondo trattamento di fine rapporto dalla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi Decreti e Regolamenti emanati nel corso del primo semestre del 2007, il Fondo di trattamento di fine rapporto dovuto ai dipendenti ai sensi dell'articolo 2120 del codice civile, ricade nella categoria dei piani a benefici definiti per la parte maturata prima dell'applicazione della nuova normativa e nella categoria dei piani a contribuzione definita per la parte maturata dopo l'applicazione della nuova norma.

Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

I benefici per cessazione del rapporto di lavoro sono corrisposti ai dipendenti quando il dipendente termina il suo rapporto di lavoro prima della normale data di pensionamento, o quando un dipendente accetta la rescissione volontaria del contratto. Il Gruppo contabilizza i benefici per cessazione del rapporto di lavoro quando è dimostrabile che la chiusura del rapporto di lavoro è in linea con un formale piano che definisce la cessazione del rapporto stesso, o quando l'erogazione del beneficio è il risultato di un processo di incentivazione all'uscita.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare, ad esclusione delle categorie indicate dal paragrafo 4.2 dell'IFRS 9, sono inizialmente iscritte al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che il Gruppo abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

Gli acquisti e le vendite di passività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta della relativa regolazione.

Le passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo ha trasfe-

rito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

In seguito all'applicazione del nuovo principio contabile dei contratti di leasing (IFRS 16), applicato dal Gruppo SEA a partire dal 1° gennaio 2019 lo stato patrimoniale include passività finanziarie (di seguito "*lease liability*") correnti e non correnti, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti dal contratto. Come consentito dal principio, la *lease liability* non è rilevata distintamente ma è inclusa tra le "Passività finanziarie correnti" e "Passività finanziarie non correnti".

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al costo ammortizzato.

Operazioni di reverse factoring - factoring indiretto

Al fine di garantire l'accesso facilitato al credito per i propri fornitori, il Gruppo ha posto in essere accordi di reverse factoring o factoring indiretto (*pro-solvendo*). Sulla base delle strutture contrattuali in essere il fornitore ha la possibilità di cedere a propria discrezione, i crediti vantati verso il Gruppo ad un istituto finanziatore ed incassarne l'ammontare prima della scadenza.

I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e il Gruppo e pertanto non onerosi.

In tale contesto i rapporti, per i quali viene mantenuta la primaria obbligazione con il fornitore e l'eventuale dilazione, ove concessa, non comportando una modifica nei termini di pagamento, mantengono la loro natura e pertanto rimangono classificati tra le passività commerciali.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati affinché il trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi sia espresso in un importo (espresso al netto dell'imposta sul valore aggiunto e degli sconti) che rifletta il corrispettivo a cui si aspetta di avere diritto in cambio dei beni o servizi.

La contabilizzazione avviene quando (o man mano che) il Gruppo adempie all'obbligazione di fare trasferendo al cliente il bene o servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per controllo dell'attività si intende la capacità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il controllo include la capacità di impedire ad altre entità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne benefici. I benefici dell'attività sono i flussi finanziari potenziali (flussi

in entrata o risparmi sui flussi in uscita) che possono essere ottenuti direttamente o indirettamente.

Per ogni obbligazione di fare adempiuta nel corso del tempo, i ricavi sono rilevati nel corso del tempo, valutando i progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare.

I ricavi di attività di *handling* sono riconosciuti per competenza temporale sulla base dei transiti dei passeggeri avvenuti nell'esercizio di riferimento.

I ricavi derivanti dalla produzione di energia elettrica e termica sono contabilizzati per competenza sulla base delle quantità effettivamente prodotte espresse in kWh. Le tariffe applicate sono quelle previste dai contratti in essere; alcune sono a prezzo fisso altre a prezzo indicizzato.

Certificati verdi, certificati bianchi e quote di emissione

Le Società che producono energia elettrica da fonti rinnovabili ricevono i certificati verdi dal Gestore dei Servizi Energetici (GSE). La rilevazione dei ricavi avviene nell'esercizio di competenza sia nel caso di certificati emessi a preventivo sia nel caso di certificati emessi a consuntivo. In sede di redazione del Bilancio Consolidato è iscritto un credito verso il GSE in contropartita alla rilevazione dei ricavi che si regola al momento della vendita dei certificati con iscrizione del credito commerciale verso clienti.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nell'esercizio relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della percentuale di completamento e, sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di un 6% rappresentativo, sia della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta dal Gruppo SEA, sia del *mark up* per l'attività svolta al pari di un *general constructor* (come previsto dall'IFRIC 12).

I ricavi generati dal Gruppo si riferiscono alla vendita di beni e servizi nel corso del periodo e sono principalmente riferiti alle linee di business riportate in commento all'"Informativa per settori operativi" e al conto economico. In accordo all'IFRS 15 paragrafo 114 il Gruppo disaggrega i ricavi rilevati derivanti dai contratti con i clienti in categorie che illustrano in che modo i fattori economici incidano sulla natura, l'importo, la tempistica e il grado di incertezza dei ricavi e dei flussi finanziari.

I ricavi sono esposti al netto degli incentivi concessi ai vettori, determinati in funzione del numero di passeggeri trasportati e fatturati dai vettori stessi alla Società per il (i) mantenimento del traffico presso gli scali ovvero (ii) per lo sviluppo del traffico tramite il potenziamento di rotte esistenti o inserimento di nuove rotte.

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti (IAS 20).

Contributi in conto capitale

I contributi pubblici in conto capitale che si riferiscono a immobili, impianti e macchinari sono registrati a riduzione del valore di acquisizione dei cespiti cui si riferiscono.

Contributi in conto esercizio

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico nella voce "Ricavi di Gestione".

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Proventi finanziari

I proventi finanziari sono rilevati per competenza e includono gli interessi attivi sui fondi investiti, le differenze di cambio attive e i proventi derivanti dagli strumenti finanziari, quando non compensati nell'ambito di operazioni di copertura. Gli interessi attivi sono imputati a conto economico al momento della loro maturazione, considerando il rendimento effettivo.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza e includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell'interesse effettivo e le differenze cambio passive. Gli oneri finanziari sostenuti a fronte di investimenti in attività per le quali normalmente trascorre un determinato periodo di tempo per rendere l'attività pronta per l'uso o per la vendita (*qualifying asset*) sono capitalizzati e ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono conformemente a quanto previsto dallo IAS 23.

Imposte

Le imposte correnti sono calcolate sulla base del reddito imponibile dell'esercizio, applicando le aliquote fiscali vigenti alla data di bilancio.

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, a eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, per la quota non compensata dalle imposte differite passive, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale possano essere recuperate. Le imposte differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. L'iscrizione di attività per imposte anticipate è effettuata quando il loro recupero è considerato probabile.

Le imposte correnti e differite sono rilevate nel conto economico, a eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto e nel conto economico complessivo. Le imposte sono compensate quando applicate dalla medesima autorità fiscale e quando sussiste un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le tasse sugli immobili, sono incluse tra gli "Altri costi operativi".

Dividendi

Il debito per dividendi da distribuire ai soci è rilevato nell'esercizio in cui la distribuzione è approvata dall'assemblea.

I dividendi distribuiti tra società del Gruppo sono eliminati dal conto economico.

3. STIME E ASSUNZIONI

La predisposizione del bilancio richiede da parte degli Amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. L'applicazione di tali stime e assunzioni influenza gli importi riportati negli schemi di bilancio, quali lo stato patrimoniale, il conto economico e il rendiconto finanziario, nonché l'informativa fornita.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che, relativamente al Gruppo, richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli Amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento, nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate, potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari consolidati.

(a) Riduzione di valore delle attività

Le immobilizzazioni materiali, immateriali, le partecipazioni in società collegate e gli investimenti immobiliari sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede, da parte degli Amministratori, l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e le stime effettuate dagli Amministratori. Si rimanda, inoltre, al precedente paragrafo "Perdite di valore delle attività".

(b) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. L'eventuale aggiornamento della residua vita utile comporterà una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri. In applicazione al nuovo principio contabile IFRS 16 il conto economico include anche la rilevazione degli ammortamenti dei "Diritti di utilizzo beni in leasing".

(c) Fondi rischi e oneri

Le società del Gruppo possono essere soggette a cause e contenziosi legali, fiscali e giuslavoristici che possono derivare da tematiche particolarmente complesse soggette a un diverso grado di incertezza, compresi i fatti e le circostanze all'origine degli stessi, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante l'indeterminatezza di tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare dalle stesse.

Conseguentemente la Direzione, sentito il parere dei propri consulenti legali e degli esperti in materia legale e fiscale, accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle Note esplicative.

A fronte dei rischi di natura legale, fiscale e giuslavoristica, sono rilevati accantonamenti rappresentativi del rischio di esito negativo delle obbligazioni in essere alla data di bilancio. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta pertanto la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono dai fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio. Inoltre, il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, iscritto in applicazione dell'IFRIC 12, accoglie la miglior stima degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

(d) Crediti commerciali

Il Gruppo valuta le perdite attese sui crediti commerciali al fine di riflettere, tramite l'apposizione di uno specifico fondo svalutazione crediti, il presunto valore di realizzo utilizzando le informazioni ragionevoli e dimostrabili che sono disponibili, senza eccessivi costi o sforzi alla data di riferimento del bilancio su eventi passati, condizioni attuali e previsioni delle condizioni economiche future. L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima è basata su fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio consolidato del Gruppo.

(e) Lease

La transizione all'IFRS 16 introduce alcuni elementi di giudizio professionale che comportano la definizione di alcune policy contabili e l'utilizzo di assunzioni e di stime in relazione al *lease term* e alla definizione dell'*incremental borrowing rate*. Le principali sono riassunte di seguito:

- Il Gruppo ha deciso di non applicare l'IFRS 16 per i contratti contenenti un *lease* che ha come attività sottostante un bene di modesto valore (inferiore a 5 migliaia di euro);
- *Lease term*: il Gruppo ha analizzato la totalità dei contratti di *lease*, andando a definire per ciascuno di essi il *lease term*, dato dal periodo "non cancellabile" unitamente agli effetti di eventuali clausole di estensione o terminazione anticipata il cui esercizio è stato ritenuto ragionevolmente certo;
- Definizione dell'*incremental borrowing rate*: poiché nella maggior parte dei contratti di noleggio stipulati dal Gruppo, non è presente un tasso di interesse implicito, il tasso di attualizzazione da applicare ai pagamenti futuri dei canoni di noleggio è stato determinato come il costo medio dell'indebitamento a medio/lungo termine.

4. GESTIONE DEI RISCHI

La strategia del Gruppo nella gestione dei rischi è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle *performance* finanziarie del Gruppo. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati.

La gestione dei suddetti rischi è svolta dalla capogruppo che identifica, valuta ed effettua la copertura dei rischi finanziari in stretta collaborazione con le altre unità del Gruppo.

4.1 Rischio credito

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

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

Per il Gruppo SEA l'esposizione al rischio di credito è connessa in modo preponderante al deterioramento

della dinamica finanziaria delle principali compagnie aeree che subiscono da un lato gli effetti della stagionalità legata all'operatività aeroportuale, dall'altro le conseguenze degli eventi geopolitici che hanno una ricaduta sul settore del trasporto aereo (guerre, epidemie, eventi atmosferici, rialzo del prezzo del petrolio e crisi economico-finanziarie).

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

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

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

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

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Crediti commerciali verso clienti	210.447	212.210
- di cui scaduto	123.769	127.278
Fondo svalutazione crediti commerciali	(100.532)	(102.612)
Crediti commerciali verso imprese collegate	13.467	11.496
Fondo svalutazione crediti verso collegate	(141)	(89)
Totale crediti commerciali netti	123.241	121.005

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
da meno di 180 giorni	18.442	23.098
da più di 180 giorni	105.327	104.180
Totale crediti commerciali scaduti	123.769	127.278

Il fondo svalutazione crediti segue le logiche descritte dall'IFRS 9, la cui applicazione è obbligatoria dal 1° gennaio 2018. Elemento chiave del principio è il passaggio dal concetto di *'Incurred Loss'* a quello di *'Expected Loss'*: il fondo svalutazione crediti è determinato tenendo in considerazione i rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere. Sorge pertanto la necessità di determinare un c.d. *'risk ratio'*, rappresentativo della rischiosità delle controparti commerciali, che vari in base allo status del credito (in bonis o scaduto, con diverse fasce per gli scaduti in base ai giorni di *overdue*). Si procede quindi con la costruzione di una *provision matrix* da utilizzare per la svalutazione dei crediti commerciali. Tale matrice prevede in riga le classi di rating e in colonna le diverse fasce di scaduto e a scadere. Il risk ratio calcolato rappresenta sia la probabilità che il cliente non onori il debito sia la percentuale di credito, ricavata da un'analisi dello storico, per cui il cliente potrebbe risultare inadempiente. Sono stati inoltre inclusi degli elementi di *forward looking*, quali la possibilità del management di effettuare degli accantonamenti ulteriori, che prescindono dalle indicazioni ricavate dalla matrice stessa. Le stime dell'andamento del rischio e del contesto economico sono incluse nel modello di definizione del rating e pertanto sono costantemente aggiornate per rispecchiare il rischio effettivo, al fine di garantire una copertura completa del rischio credito affrontato dal Gruppo SEA.

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2019 e 2018, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali e dei crediti oggetto di contestazioni, con l'indicazione delle fidejussioni bancarie e depositi cauzionali a garanzia dei crediti.

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Crediti commerciali verso clienti e collegate	223.914	223.706
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	96.237	97.123
(ii) crediti oggetto di contestazioni	19.214	19.646
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	108.463	106.937
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	8.318	10.509
Fidejussioni e depositi cauzionali	82.886	76.612
Percentuale dei crediti garantiti da fidejussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	76,4%	71,6%

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2019 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

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

a) Rischio tasso di interesse

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

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

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

Al 31 dicembre 2019 l'indebitamento finanziario lordo del Gruppo SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (costituiti esclusivamente dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che in tale data il Gruppo SEA non ha fatto ricorso a indebitamento a breve termine.

Il debito a medio-lungo termine al 31 dicembre 2019 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno spread compreso fra lo 0,20% e l'1,62%, e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e di eventuali garanzie accessorie):

Contratti di Finanziamento a medio-lungo termine

(in migliaia di euro)	Scadenza	31 dicembre 2019		31 dicembre 2018	
		Importo	Tasso medio	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2021	300.000	3,125%	300.000	3,125%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2020 al 2037	220.767	0,93%	242.083	1,03%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		38.128	3,90%	44.971	3,90%
<i>o/w a Tasso Variabile(*)</i>		182.639	0,30%	197.112	0,38%
Altri Finanziamenti Bancari	2020	44	0,50%	88	0,50%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		44	0,50%	88	0,50%
<i>o/w a Tasso Variabile</i>					
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		520.811	2,19%	542.171	2,19%

(*) Include: (i) tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 29% al 31.12.2019 e il 30% al 31.12.2018);

(ii) Euro 78 milioni di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio lungo termine al 31 dicembre 2019 è pari a 520.811 migliaia di euro, in riduzione di 21.360 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 per la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti in essere. Il costo medio di tale indebitamento è rimasto stabile ed è pari al 2,19% al 31 dicembre 2019, considerando che la quota non esposta al rischio volatilità dei tassi è circa il 75% dell'indebitamento finanziario a medio lungo termine. Considerando anche le operazioni di copertura dal rischio tasso ed il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari al 2,76%, pressoché stabile rispetto a fine dicembre 2018.

Al 31 dicembre 2019 il Gruppo ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi 300 milioni di euro nominali.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/8 04/17/21	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS1053334373	7	17/04/21	300	Fissa, Annuale	3,125%

Il fair value dei debiti di Gruppo a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, al 31 dicembre 2019 è pari a 536.831 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 562.361 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale ed interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per il prestito obbligazionario quotato in mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2019;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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

Coperture tasso d'interesse (€/000)

	Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 31/12/2019	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2019	Fair value al 31/12/2018
	10.000	7.097	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(520,1)	(771,8)
	5.000	3.548	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(260,0)	(385,9)
	15.000	9.310	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(668,7)	(1.003,8)
IRS	10.000	5.357	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(366,1)	(555,8)
	11.000	5.690	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(388,3)	(589,5)
	12.000	5.793	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(391,3)	(598,6)
	12.000	5.793	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(391,3)	(598,6)
Collar	10.000	5.357	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(298,1)	(446,8)
	11.000	5.310	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(290,3)	(436,4)
Totale	96.000	53.256				(3.574,1)	(5.387,2)

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

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

Il fair value degli strumenti finanziari derivati al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 9 e dall'IFRS 13.

b) Rischio di cambio

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

c) Rischio prezzo delle commodity

Il Gruppo SEA, limitatamente alla sola SEA Energia, è esposto alle variazioni dei prezzi e dei relativi cambi impliciti, delle commodity energetiche trattate, ovvero gas e quote per i diritti di emissione di gas ad effetto serra connessi alla gestione operativa della società. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette commodity, che risentono, nel caso del gas, principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Nel Gruppo SEA, tali fluttuazioni vengono assorbite anche da opportune strutture di pricing adottate nei contratti di approvvigionamento e vendita.

Si segnala che, nel corso del 2019, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio.

Nello stesso periodo il Gruppo SEA ha effettuato acquisti di quote per i diritti di emissione di gas ad effetto serra anticipatamente per il fabbisogno futuro, in tal modo eliminando l'impatto derivante dalle variazioni del relativo prezzo.

4.3 Rischio di liquidità

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

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

- monitora e gestisce centralmente, sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo, le risorse finanziarie disponibili, al fine di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle stesse, anche in termini prospettici;
- mantiene disponibilità liquide adeguate in conti correnti di tesoreria;
- ha ottenuto delle linee di credito committed (*revolving* e non), in grado di coprire l'impegno finanziario del Gruppo nei successivi 12 mesi derivante dal piano investimenti e dal rimborso dell'indebitamento finanziario contrattualmente previsto;
- monitora le condizioni prospettiche di liquidità, in relazione al processo di pianificazione aziendale.

Al 31 dicembre 2019 il Gruppo SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per 390 milioni di euro, di cui 260 milioni di euro relativi a linee revolving in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024, e 130 milioni di euro relativi a linee su raccolta BEI, utilizzabili entro febbraio 2023, per durate anche ventennali. Al 31 dicembre 2019 il Gruppo SEA dispone anche di ulteriori 158 milioni di euro di linee uncommitted utilizzabili per immediate necessità di cassa. Le linee disponibili sopraccitate sono soggette al rispetto di taluni parametri finanziari.

Il Gruppo SEA dispone di linee di credito (*committed* e *uncommitted*) in grado di garantire la copertura dei fabbisogni finanziari futuri e i fabbisogni della gestione corrente, con una scadenza media dell'indebitamento finanziario di medio lungo termine di oltre 3 anni, compreso il prestito obbligazionario emesso nel 2014. Non considerando il prestito obbligazionario, il restante indebitamento ha una scadenza media di oltre 5 anni (e di questo il 15% oltre i 10 anni).

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita dal Gruppo mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale. Si precisa che le operazioni di factoring indiretto, come specificato in precedenza, non modificano le condizioni di pagamento contrattuali e non generano pertanto effetti diluitivi della consistenza del capitale circolante.

Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e leasing) e commerciali in essere al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018:

Passività al 31 dicembre 2019

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	37,8	365,5	47,1	112,7	563,1
Passività per leasing (Debito Finanziario)	1,7	3,1	0,6	3,1	8,5
Debiti commerciali	182,1				182,1
Totale debito	221,6	368,6	47,7	115,8	753,7

Passività al 31 dicembre 2018

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	36,1	377,5	55,7	142,6	611,9
Debiti commerciali	153,4				153,4
Totale debito	189,5	377,5	55,7	142,6	765,3

Al 31 dicembre 2019 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dalle quote capitali da rimborsare in prosecuzione dell'ammortamento di alcune tranche di prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. La struttura delle scadenze evidenzia la capacità dell'indebitamento finanziario del Gruppo SEA di assicurare anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

4.4 Sensitivity

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

In particolare l'analisi ha considerato:

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

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

- a) Ipotesi: si è valutato l'effetto sul conto economico del Gruppo SEA, al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 *basis points*.
- b) Metodi di calcolo:
- la remunerazione dei depositi bancari è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari del Gruppo SEA;
 - i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;
 - gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019		31 dicembre 2018	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) ⁽¹⁾	-99,99	731,90	-4,76	523,83
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽²⁾	309,12	-982,04	308,67	-1.050,70
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽³⁾	-294,33	294,33	-329,85	329,85
Strumenti derivati di copertura (<i>fair value</i>) ⁽⁴⁾	-376,14	370,35	-675,87	661,98

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

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

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

⁽⁴⁾ quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture

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

Inoltre, alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (*covenants*), riferiti alla capacità del Gruppo SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie) mediante il risultato della gestione corrente. Si precisa che, per alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello dei *covenants* determina, per il semestre successivo alla rilevazione dell'indice finanziario, l'applicazione di un correlato spread predeterminato (secondo una *pricing grid* definita contrattualmente).

Allo stato attuale il Gruppo SEA non è a conoscenza dell'esistenza di situazioni di *default* connesse ai finanziamenti in essere né della violazione di alcuno dei *covenants* sopra citati.

5. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

Le tabelle seguenti forniscono una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018 del Gruppo.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019				Totale
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
Altre partecipazioni	26				26
Altri crediti non correnti		222			222
Crediti commerciali		123.241			123.241
Crediti per imposte		2.071			2.071
Altri crediti correnti		11.067			11.067
Cassa e disponibilità liquide		87.521			87.521
Totale	26	224.122	0	0	224.148
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing			3.574	495.347	498.921
- di cui debito verso obbligazionisti				299.369	299.369
Passività finanziarie non correnti per leasing				6.771	6.771
Altri debiti non correnti				7.961	7.961
Debiti commerciali				182.085	182.085
Debiti per imposte dell'esercizio				10.689	10.689
Altri debiti correnti				287.522	287.522
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				31.052	31.052
Passività finanziarie correnti per leasing				1.706	1.706
Totale	0	0	3.574	1.023.133	1.026.707

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018				Totale
	Attività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
Altre partecipazioni	26				26
Altri crediti non correnti		188			188
Crediti commerciali		121.005			121.005
Crediti per imposte		1.048			1.048
Altri crediti correnti		9.527			9.527
Cassa e disponibilità liquide		153.036			153.036
Totale	26	284.804	0	0	284.830
Passività finanziarie non correnti			5.387	518.218	523.605
- di cui debito verso obbligazionisti				298.889	298.889
Altri debiti non correnti				13.964	13.964
Debiti commerciali				153.394	153.394
Debiti per imposte dell'esercizio				18.541	18.541
Altri debiti correnti				192.476	192.476
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				29.042	29.042
Passività finanziarie correnti per leasing					
Totale	0	0	5.387	925.635	931.022

I valori determinati utilizzando la metodologia prevista del costo ammortizzato approssimano il *fair value* della categoria di riferimento.

6. INFORMATIVA SUL FAIR VALUE

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

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

Nella tabella di seguito vengono rappresentate le attività e le passività del Gruppo che sono misurate al *fair value* al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			26
Strumenti finanziari derivati		3.574	
Totale	0	3.574	26

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			26
Strumenti finanziari derivati		5.387	
Totale	0	5.387	26

7. INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI

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

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

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

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

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

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

Informativa di settore: Dati economici e patrimoniali al 31 dicembre 2019

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	688.980	15.185	51.338	(48.635)	706.868
di cui Intercompany	(9.536)	(4.367)	(34.732)	48.635	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	679.444	10.818	16.606	0	706.868
EBITDA	268.516	6.509	(366)		274.659
EBIT	170.789	4.557	(694)		174.652
Proventi (oneri) da partecipazioni					17.521
Oneri finanziari					(17.120)
Proventi finanziari					156
Risultato prima delle imposte					175.209
Investimenti in Immobilizzazioni	86.145	3.563	8.203		97.911
Materiali	25.174	3.554	8.203		36.931
Immateriali	60.971	9			60.980

Informativa di settore: Dati economici e patrimoniali al 31 dicembre 2018

(in migliaia di euro)	Commercial Aviation	General Aviation	Energy	Elisioni IC	Bilancio consolidato
Ricavi	666.330	15.355	42.202	(39.932)	683.956
di cui Intercompany	(8.202)	(4.011)	(27.718)	39.932	
Totale ricavi di gestione (verso terzi)	658.128	11.344	14.484	0	683.956
EBITDA	273.622	7.488	741		281.851
EBIT	183.869	5.577	23		189.469
Proventi (oneri) da partecipazioni					14.568
Oneri finanziari					(17.662)
Proventi finanziari					1.021
Risultato prima delle imposte					187.396
Investimenti in Immobilizzazioni	60.179	1.066	2.735		63.980
Materiali	18.704	391	2.735		21.830
Immateriali	41.475	675			42.150

Per maggiori informazioni sulle attività dei *business* operativi, si rimanda al paragrafo "Andamento operativo – Analisi di settore" della Relazione sulla gestione.

8. NOTE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

8.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2019 relativa alle immobilizzazioni immateriali.

Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	31 dicembre 2019
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.509.635	3.250	40.320	(436)		1.552.769
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	30.875	49.485	(36.006)	(478)		43.876
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	82.436		6.760		(98)	89.098
Immobilizzazioni in corso ed acconti	9.054	8.245	(8.479)	(1.040)		7.780
Altre	16.954		1.719	(30)	(75)	18.568
Totale valore lordo	1.648.954	60.980	4.314	(1.984)	(173)	1.712.091
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(577.779)			177	(47.754)	(625.356)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(69.378)				(7.371)	(76.749)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.328)					(15.328)
Totale fondo ammortamento	(662.485)	0	0	177	(55.125)	(717.434)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	931.857	3.250	40.320	(259)	(47.754)	927.414
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	30.875	49.485	(36.006)	(478)		43.876
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	13.058		6.760		(7.469)	12.349
Immobilizzazioni in corso ed acconti	9.054	8.245	(8.479)	(1.040)		7.780
Altre	1.626		1.719	(30)	(75)	3.240
Totale valore netto	986.469	60.980	4.314	(1.807)	(55.298)	994.659

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono stati rilevati diritti su beni in concessione al netto del relativo fondo ammortamento per 927.414 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 a fronte di 931.857 migliaia di euro al 31 dicembre 2018. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato, in quanto destinati a essere devoluti al concedente al termine della concessione. L'ammortamento dell'esercizio 2019 è pari a 47.754 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio pari a 43.570 migliaia di euro derivano principalmente dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nei "Diritti su beni in concessione in corso e acconti" e da riclassifiche e giroconti tra immobilizzazioni immateriali e materiali. Gli incrementi diretti del periodo per 3.250 migliaia di euro si riferiscono all'acquisto di nuove apparecchiature *explosive detection system* per il controllo dei bagagli da stiva.

Sui beni rientranti nel diritto concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 8.14.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 43.876 migliaia di euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2019.

Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa ammontano a 22.981 migliaia di euro e riguardano principalmente: i) presso il Terminal 1, interventi sull'aerostazione, le infrastrutture di volo, la viabilità e gli impianti quali, la realizzazione di nuove isole *check-in*, il

potenziamento dell'impianto di smistamento dei bagagli e il raddoppio dei varchi e-gates per il controllo dei passaporti in partenza; ii) ultimazione delle opere di realizzazione di nuovi gates partenze presso il Terminal 2 e opere di riconfigurazione della viabilità per una migliore gestione del traffico. A Linate, le cui opere ammontano a 26.504 migliaia di euro, si riferiscono, principalmente, agli interventi di riqualifica funzionale e *restyling* del Terminal. In particolare, le principali opere riguardano: i) la demolizione dell'esistente corpo di fabbrica F dell'aerostazione e l'avvio della costruzione di un nuovo corpo di fabbrica F con facciata avanzata verso il piazzale aeromobili, l'ampliamento dei gates al piano terra e dei filtri di sicurezza in partenza, nonché la realizzazione di nuove aree commerciali; la data di completamento di tale intervento è prevista per marzo 2021; ii) l'adeguamento dell'impianto di smistamento dei bagagli allo standard 3 ECAC, secondo il regolamento UE n. 1998/2015 e iii) la quota di nuova realizzazione legata all'intervento sulla pista di volo.

Le riclassifiche a beni in concessione sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale delle opere realizzate sul Terminal 1, al completamento dei lavori a Linate sull'impianto di smistamento dei bagagli.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 12.349 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (13.058 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), si riferiscono ad acquisti di componenti software per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale, sia gestionale. Nello specifico, gli incrementi per 6.760 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2019 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2019 presenta un saldo residuo di 7.780 migliaia di euro, relativo agli interventi software ancora in corso di realizzazione. L'ammortamento dell'esercizio 2019 è pari a 7.469 migliaia di euro.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2019 il Gruppo non ha individuato indicatori di *impairment*.

Nel corso dell'esercizio 2018 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2017	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ giroconti	Distruzioni/ vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	31 dicembre 2018
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.477.949	2.713	30.715	(1.741)		1.509.635
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	32.486	29.386	(30.006)	(991)		30.875
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	72.881		9.661		(106)	82.436
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.752	10.052	(9.750)			9.054
Altre	16.945		83		(74)	16.954
Totale valore lordo	1.609.013	42.150	703	(2.732)	(180)	1.648.954
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(533.340)		554	1.318	(46.311)	(577.779)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(62.163)				(7.215)	(69.378)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Altre	(15.328)					(15.328)
Totale fondo ammortamento	(610.831)	0	554	1.318	(53.526)	(662.485)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	944.609	2.713	31.270	(423)	(46.311)	931.857
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	32.486	29.386	(30.006)	(991)		30.875
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	10.718		9.661		(7.321)	13.058
Immobilizzazioni in corso ed acconti	8.752	10.052	(9.750)			9.054
Altre	1.617		83		(74)	1.626
Totale valore netto	998.182	42.150	1.258	(1.414)	(53.706)	986.469

8.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2019 relativa alle immobilizzazioni materiali.

Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2019
Valore Lordo						
Beni immobili	228.607		4.122	(1.038)		231.691
Impianti e macchinari	111.684	1.211	1.424	(53)		114.267
Attrezzature industriali e commerciali	48.071	1.791	(3)	(3.564)		46.295
Altri beni mobili	73.681	4.948	5.070	(3.921)		79.778
Immobilizzazioni in corso ed acconti	14.405	28.981	(14.927)	(1.663)		26.796
Totale valore lordo	476.448	36.931	(4.314)	(10.239)	0	498.826
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Beni immobili	(101.834)			708	(6.798)	(107.924)
Impianti e macchinari	(70.693)			52	(3.025)	(73.665)
Attrezzature industriali e commerciali	(39.344)			3.539	(4.749)	(40.554)
Altri beni mobili	(59.094)			3.876	(5.806)	(61.024)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(270.965)	0	0	8.175	(20.378)	(283.167)
Valore netto						
Beni immobili	126.773		4.122	(330)	(6.798)	123.766
Impianti e macchinari	40.991	1.211	1.424	(0)	(3.025)	40.602
Attrezzature industriali e commerciali	8.727	1.791	(3)	(25)	(4.749)	5.740
Altri beni mobili	14.586	4.948	5.070	(45)	(5.806)	18.753
Immobilizzazioni in corso ed acconti	14.405	28.981	(14.927)	(1.663)		26.796
Totale valore netto	205.483	36.931	(4.314)	(2.064)	(20.378)	215.657

Gli investimenti correlati sia allo sviluppo del settore *Aviation*, che, come già rappresentato, in conformità all'applicazione dell'IFRIC 12, sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, sia quelli del settore *Non Aviation*, pari a 4.122 migliaia di euro al 31 dicembre 2019, hanno riguardato principalmente i lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa e del Terminal di Linate.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" effettuati dalla Capogruppo SEA comprendono, inoltre, l'acquisto di nuove attrezzature de-icer, di macchine spazzaneve e di macchinari a motore adibiti alle attività aeroportuali per complessivi 1.353 migliaia di euro, di nuovi trattori per traino aeromobili per 2.273 migliaia di euro, nonché nuovi terminali video per 790 migliaia di euro.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni in corso ed acconti" includono 6.623 migliaia di euro relativi agli acconti per l'acquisto della nuova turbina TGE di SEA Energia. In previsione della dismissione della turbina TGC della Centrale di Malpensa di SEA Energia, prevista entro marzo 2020, sono stati adeguati gli ammortamenti relativi. La nuova turbina a gas, una volta entrata in servizio in modo definitivo (entrata in servizio prevista per aprile 2021) permetterà una riduzione di circa il 70% della ricaduta al suolo di inquinanti ed al contempo una, se pur modesta, riduzione di CO₂ grazie ad una migliore efficienza di cogenerazione dell'energia elettrica e termica prodotta dal sistema di cogenerazione a ciclo combinato (ciclo CC1) in cui questa verrà inserita.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2019 il Gruppo SEA non ha individuato indicatori di *impairment*.

Tutte le immobilizzazioni, materiali e immateriali, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e della Unione Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2019, rispettivamente a 506.135 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2018 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2017	Incrementi del periodo	Riclassifiche/ Giroconti	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2018
Valore Lordo						
Beni immobili	224.519	(19)	4.202	(95)		228.607
Impianti e macchinari	108.170	1.394	2.120			111.684
Attrezzature industriali e commerciali	44.189	3.885		(3)		48.071
Altri beni mobili	69.310	3.270	1.605	(504)		73.681
Immobilizzazioni in corso ed acconti	9.754	13.299	(8.648)			14.405
Totale valore lordo	455.942	21.829	(721)	(602)	0	476.448
Fondo ammortamento e svalutazioni						
Beni immobili	(94.457)		(549)	46	(6.874)	(101.834)
Impianti e macchinari	(67.914)				(2.779)	(70.693)
Attrezzature industriali e commerciali	(34.673)				(4.671)	(39.344)
Altri beni mobili	(53.926)	1		401	(5.570)	(59.094)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	(250.970)	1	(549)	447	(19.894)	(270.965)
Valore netto						
Beni immobili	130.062	(19)	3.653	(49)	(6.874)	126.773
Impianti e macchinari	40.256	1.394	2.120		(2.779)	40.991
Attrezzature industriali e commerciali	9.516	3.885		(3)	(4.671)	8.727
Altri beni mobili	15.383	3.271	1.605	(103)	(5.570)	14.586
Immobilizzazioni in corso ed acconti	9.754	13.299	(8.648)			14.405
Totale valore netto	204.971	21.830	(1.270)	(155)	(19.894)	205.483

8.3 Diritti d'uso beni in leasing

La voce "Diritti d'uso beni in leasing" è rappresentativa del diritto d'utilizzo rilevato ai sensi dell'IFRS 16 come più ampiamente descritto al paragrafo 2.2 "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicabili dal 1° gennaio 2019". Come locatario il Gruppo SEA ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali, terreni e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d'uso nell'attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d'uso dei beni in leasing al 31 dicembre 2019 è pari a 10.106 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 1.722 migliaia di euro. Ai fini della determinazione di detti valori, il Gruppo si è avvalso dell'esenzione prevista dall'IFRS 16 ed ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing.

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2019.

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	1° gennaio 2019	Incrementi del periodo	Distruzioni / vendite	Ammortamenti / svalutazioni	31 dicembre 2019
Valore Lordo					
Attrezzatura di Pista/Piazzale/Strade	11				11
Attrezzatura Varia e Minuta	2.203	866			3.069
Attrezzature Complesse	188				188
Automezzi	1.376	1.925	(44)		3.257
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.	868	40			908
Mezzi di Carico e Scarico	7				7
Terreni	137	4.240			4.377
Totale valore lordo	4.790	7.071	(44)	0	11.817
Fondo ammortamento e svalutazioni					
Attrezzatura di Pista/Piazzale/Strade				(8)	(8)
Attrezzatura Varia e Minuta				(614)	(614)
Attrezzature Complesse				(54)	(54)
Automezzi			10	(678)	(668)
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.				(175)	(175)
Mezzi di Carico e Scarico				(5)	(5)
Terreni				(188)	(188)
Totale fondo ammortamento e svalutazioni	0	0	10	(1.722)	(1.712)
Valore netto					
Attrezzatura di Pista/Piazzale/Strade	11			(8)	3
Attrezzatura Varia e Minuta	2.203	866		(614)	2.455
Attrezzature Complesse	188			(54)	134
Automezzi	1.376	1.925	(34)	(678)	2.589
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.	868	40		(175)	733
Mezzi di Carico e Scarico	7			(5)	2
Terreni	137	4.240		(188)	4.189
Totale valore netto	4.791	7.071	(34)	(1.722)	10.106

8.4 Investimenti immobiliari

Di seguito le tabelle relative agli investimenti immobiliari:

Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Valore lordo	4.134	4.138
Fondo ammortamento	(730)	(730)
Totale investimenti immobiliari netti	3.404	3.408

Movimentazione Fondo Ammortamento

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Valore iniziale	(730)	(724)
Decrementi/Riclassifiche	2	(5)
Ammortamenti	(2)	(1)
Valore finale	(730)	(730)

La voce include i valori dei fabbricati a uso civile non strumentali all'attività d'impresa del Gruppo (appartamenti e box) per le quali non si ravvisano perdite di valore al 31 dicembre 2019.

8.5 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione della voce "Partecipazioni in società collegate" dal 31 dicembre 2018 al 31 dicembre 2019.

Partecipazioni in società collegate

(in migliaia di euro)	Movimentazione			31 dicembre 2019
	31 dicembre 2018	Incrementi / rivalutazioni	Decrementi/ svalutazioni	
SACBO SpA	38.981	8.799	(1.965)	45.815
Dufrital SpA	12.131	5.332	(3.544)	13.919
Disma SpA	2.624	322	(225)	2.721
Malpensa Logistica Europa SpA	2.972	1.515	(875)	3.612
SEA Services Srl	508	899	(892)	515
Airport Handling SpA	10.398	536	(1.200)	9.734
Signature Flight Support Italy Srl	300	58		358
Totale	67.914	17.461	(8.701)	76.674

Le società partecipate sono tutte residenti in Italia.

Il patrimonio netto delle società collegate è stato rettificato per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28. Il patrimonio netto rettificato di competenza del Gruppo SEA al 31 dicembre 2019 ammonta a 76.674 migliaia di euro rispetto a 67.914 migliaia di euro al 31 dicembre 2018.

8.6 Altre Partecipazioni

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

Ragione Sociale	% Possesso	
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%
Aeropuertos Argentina 2000 SA	8,5%	8,5%

La tabella di seguito riepiloga il dettaglio della movimentazione delle altre partecipazioni dell'esercizio 2019:

Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	Movimentazione			31 dicembre 2019
	31 dicembre 2018	Incrementi/ rivalutazioni	Decrementi/ svalutazioni	
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	25			25
Romairport Srl	1			1
Aeropuertos Argentina 2000 SA				
Totale	26	0	0	26

La partecipazione del Gruppo nel capitale di Aeropuertos Argentina 2000 (di seguito AA2000) è pari all'8,5% in seguito alla conversione, da parte del governo argentino, delle obbligazioni emesse nel 2008 da AA2000 in azioni. In data 30 giugno 2011, è stato concluso un accordo con CEDICOR per la cessione di tutta la partecipazione detenuta dal Gruppo SEA nel capitale sociale di AA2000, pari a 21.973.747 azioni ordinarie classe A con diritto ad un voto per ogni azione.

Il corrispettivo è stato fissato in complessivi 14.000.000 di euro interamente incassati nell'esercizio 2011. Il trasferimento delle azioni si perfezionerà solo con l'autorizzazione da parte dell'ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos).

Alla data del presente documento l'ORSNA non ha ancora formalizzato l'autorizzazione alla cessione della partecipazione a favore di CEDICOR e, pertanto, il Gruppo SEA detiene ancora l'8,5% del capitale sociale in AA2000; nel bilancio 2019 è stato quindi mantenuto il valore della partecipazione a 1 euro.

8.7 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2019 è riepilogata di seguito:

Imposte anticipate nette

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	(Rilascio) / accantonamento a conto economico	(Rilascio) / accantonamento a patrimonio netto	31 dicembre 2019
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	34.569	(3.695)		30.874
Sval. Imm. Materiali (impairment test)	14.296	68		14.364
Fondi rischi ed oneri	13.260	(1.543)		11.717
Fondo crediti tassato	7.105	(243)		6.862
Contenzioso lavoro	5.061	(3)		5.058
Valutazione a fair value dei derivati	1.143		(428)	715
Attualizzazione TFR (IAS 19)	574	(17)	910	1.467
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	4.890	7.827		12.717
Ammortamenti	2.027	146		2.173
Altre	3.785	325		4.110
Totale imposte anticipate	86.710	2.865	482	90.057
Ammortamenti	(27.818)	1.866		(25.952)
Allocazione plusvalore acquisizione SEA Prime	(4.901)	218		(4.683)
Fondo di ripristino		(1.499)		(1.499)
Altro	194	46		240
Totale imposte differite	(32.525)	631	0	(31.894)
Totale imposte anticipate al netto delle differite	54.185	3.496	482	58.163

In data 27 dicembre 2019 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la c.d. Legge di Bilancio 2020 che modifica l'aliquota IRES, per i periodi d'imposta 2019, 2020 e 2021. L'aliquota IRES pertanto si incrementa per tali annualità di 3,5 punti percentuali; tale aumento ha richiesto nel Bilancio Consolidato 2019 la valutazione, con la nuova aliquota, di tutte le poste iscritte nei "Crediti per imposte anticipate" e nel "Fondo per imposte differite" che si riverseranno nei periodi d'imposta sopra menzionati.

L'aliquota IRES per la Capogruppo è, pertanto, 27,5% per il triennio indicato, mentre per le società consolidate integralmente è pari al 24%. L'aliquota IRAP per la Capogruppo SEA SpA è pari a 4,2%, mentre per le altre società consolidate integralmente dal Gruppo è pari a 3,9%.

8.8 Altri crediti non correnti

Gli altri crediti non correnti, pari a 6.470 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (188 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) si riferiscono a:

- Crediti verso dipendenti e depositi cauzionali attivi per euro 222 migliaia (188 migliaia di euro al 31 dicembre 2018);
- Euro 6.248 migliaia, relativi alla quota degli interventi di ripristino e sostituzione realizzati sui cespiti rientranti nel perimetro IFRIC 12 la cui competenza economica è relativa agli esercizi futuri.

8.9 Rimanenze

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

Rimanenze

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.136	3.580
Fondo obsolescenza magazzino	(1.288)	(1.646)
Totale Rimanenze	1.848	1.934

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali. Nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

La comparazione con i valori di presumibile realizzo o sostituzione ha determinato la necessità di iscrizione di un fondo obsolescenza magazzino pari a 1.288 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (1.646 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato un utilizzo pari a 358 migliaia di euro nel corso dell'esercizio 2019.

8.10 Crediti commerciali

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

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Crediti commerciali verso clienti	109.915	109.598
Crediti commerciali verso imprese collegate	13.326	11.407
Totale crediti commerciali netti	123.241	121.005

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere.

Il totale crediti 2019 risente della ridefinizione dei contratti commerciali vigenti, relativa all'emergenza sanitaria Covid-19 e finalizzata a supportare i partner commerciali colpiti da tale emergenza, evitando contenziosi sui pagamenti e mettendo le basi per una rapida ripartenza.

A seguito del Decreto n.112 del 12.3.2020, emesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero della Salute, che ha previsto di fatto la chiusura dell'Aeroporto di Milano Linate a decorrere dal 16.3.2020, la quasi totalità dei partner commerciali ha comunicato a SEA le proprie difficoltà economiche dovute alla situazione di fatto e la conseguente richiesta di rivedere le condizioni contrattuali in essere al fine di poter fronteggiare la grave crisi economica derivante dall'emergenza sanitaria. Pertanto, SEA, dal 1° marzo al 31 dicembre 2020, non applicherà i minimi garantiti a tutti i partners commerciali che verseranno solo la royalty contrattuale sul fatturato netto mensile. Gli importi relativi ai periodi sopraindicati, già fatturati al 31 dicembre 2019, per un ammontare totale di circa 3 milioni di euro, sono stati stornati, come i risconti passivi ad essi connessi.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime descritte nelle precedenti Note 2.7 e 4.1 a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Fondo iniziale	(102.701)	(102.254)
(Incrementi)/scioglimenti	1.914	(816)
Utilizzi	114	369
Totale fondo svalutazione crediti commerciali	(100.673)	(102.701)

Gli scioglimenti al fondo sono esposti al netto degli accantonamenti e sono pari a 1.914 migliaia di euro per il 2019 (accantonamenti netti per 816 migliaia di euro per il 2018). Gli accantonamenti sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali, sia del rischio valutato dal Gruppo che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

8.11 Crediti per imposte e altri crediti correnti

La tabella di seguito riepiloga l'ammontare dei crediti per imposte e degli altri crediti correnti:

Crediti per imposte e altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Crediti per imposte	2.071	1.048
Altri crediti correnti	11.067	9.527
Totale crediti per imposte e altri crediti correnti	13.138	10.575

I crediti per imposte, pari a 2.071 migliaia di euro al 31 dicembre 2019, si riferiscono per 464 migliaia di euro (128 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) a crediti IVA; per 1.182 migliaia di euro (115 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) a crediti per imposte correnti; per 425 migliaia di euro (805 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) ad altri crediti fiscali.

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

Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Crediti per quote di CO ₂	5.183	2.037
Altri crediti	4.773	4.013
Crediti per incassi vari	371	562
Crediti verso compagnie assicurative	488	200
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	204	143
Valori postali e bolli	48	7
Crediti per dividendi da incassare		2.005
Crediti v/GSE per certificati bianchi e verdi		560
Totale altri crediti correnti	11.067	9.527

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 11.067 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (9.527 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e si compone delle voci sotto descritte.

I risconti attivi su acquisti di quote di CO₂ ammontano al 31 dicembre 2019 a euro 5.183 migliaia (euro 2.037 migliaia al 31 dicembre 2018) e si riferiscono alle quote per i diritti di emissione di gas ad effetto serra acquistate in anticipo nel corso del 2019.

La voce "Altri crediti" pari a 4.773 migliaia di euro si riferisce principalmente ai ratei e risconti attivi connessi a ricavi di competenza dell'esercizio e a costi di competenza di esercizi futuri. La voce comprende inoltre anticipi a fornitori, crediti per contributi in conto esercizio e altre posizioni minori. La variazione dell'esercizio è principalmente legata ai maggiori crediti iscritti a fronte di costi anticipati finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti verso GSE vantati dal Gruppo SEA per certificati bianchi e verdi sono stati incassati nel corso del 2019. Tale ammontare includeva i crediti vantati da SEA Energia verso il Gestore dei Servizi Energetici relativamente alla quota parte dei certificati bianchi del 2016 relativi al ciclo combinato 1. Nel 2019 il Gruppo non ha maturato gli incentivi previsti per i "certificati bianchi" in quanto il periodo per il riconoscimento del beneficio è terminato nel 2016.

I crediti per incassi vari, pari a 371 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con telepass, carta di credito e POS e per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

I crediti verso compagnie assicurative, pari a 488 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (200 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo. La variazione è spiegata principalmente dalle diverse tempistiche di pagamento rispetto all'esercizio 2018.

I crediti per dividendi da incassare, iscritti nel precedente esercizio per 2.005 migliaia di euro e relativi ai dividendi deliberati dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di Dufrital SpA del 18 dicembre 2018, sono stati interamente incassati nel mese di gennaio 2019.

8.12 Cassa e disponibilità liquide

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

Cassa e disponibilità liquide

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Depositi bancari e postali	87.458	152.955
Denaro e valori in cassa	63	81
Totale	87.521	153.036

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2019 è in riduzione di 65.515 migliaia di euro rispetto all'anno precedente. La composizione della liquidità a fine 2019 è la seguente: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 87.354 migliaia di euro (152.851 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), depositi bancari non disponibili per 104 migliaia di euro (104 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), denaro e valori in cassa per 63 migliaia di euro (81 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario Consolidato.

8.13 Patrimonio netto

Al 31 dicembre 2019 il capitale sociale della Società SEA ammonta a 27.500 migliaia di euro.

Il valore nominale per ciascuna azione è pari a 0,11 euro.

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

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

(in migliaia di euro)	Patrimonio netto al 31 dicembre 2018	Movimenti patrimoniali	Riserva OCI	Utile / (Perdita) dell'esercizio	Patrimonio netto al 31 dicembre 2019
Bilancio della Capogruppo	390.591	(223.400)	(1.527)	111.565	277.229
Quota del patrimonio netto e dell'utile netto delle controllate consolidate attribuibile al Gruppo, al netto del valore di carico delle relative partecipazioni	24.711			3.836	28.547
Rettifiche per valutazione equity collegate	49.778			8.760	58.538
Altre scritture di consolidamento	(5.952)			260	(5.692)
Bilancio Consolidato	459.126	(223.400)	(1.527)	124.421	358.620

In data 19 aprile 2019 l'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo ha deliberato la distribuzione di dividendi per 98.800 migliaia di euro e il riporto a riserva di 24.689 migliaia di euro, relativamente alla destinazione dell'utile dell'esercizio 2018, pari a 123.489 migliaia di euro.

In data 30 settembre 2019, l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato la distribuzione straordinaria di poste disponibili di patrimonio netto risultanti dal bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 alla voce Altre Riserve, per un importo complessivo di 124.600 migliaia di euro, da liquidarsi con le seguenti modalità: i) la prima tranche, pari al 32% dell'importo deliberato, da erogarsi a decorrere dal 15 ottobre 2019 (l'ammontare effettivamente liquidato alla data di chiusura del bilancio è pari a 39.862 migliaia di euro); e ii) la seconda tranche, pari al 68% dell'importo deliberato, da erogarsi a decorrere dal 24 giugno 2020. Per i dettagli sul rinvio del pagamento della sopracitata seconda tranche, si rimanda a quanto detto nella Relazione sulla gestione, paragrafo "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio".

8.14 Fondo rischi e oneri

La voce "Fondo rischi e oneri", movimentata dalla seguente tabella, è così composta:

Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Accantonamenti	(Utilizzi)	(Scioglimenti)	Altri movimenti	31 dicembre 2019
Fondo di ripristino e sostituzione	137.585	22.052	(36.160)		6.248	129.725
Fondo oneri futuri	30.276	3.343	(5.062)	(874)		27.683
Totale fondo rischi e oneri	167.861	25.395	(41.222)	(874)	6.248	157.408

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 129.725 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (137.585 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi. L'utilizzo dell'esercizio è, principalmente, dovuto agli interventi di ripristino effettuati sulla pista di volo di Linate che ha com-

portato il rifacimento completo della pavimentazione e delle Taxiway di entrambi gli aeroporti.

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

Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Accantonamenti	(Utilizzi)	(Scioglimenti)	31 dicembre 2019
Accantonamenti in materia di lavoro	6.015	1.517	(1.613)	(65)	5.854
Franchigie assicurative	1.601	406	(79)	(656)	1.272
Rischi fiscali	1.862		(2)		1.860
Certificati verdi e bianchi	990		(76)		914
Fondi diversi	19.808	1.420	(3.292)	(153)	17.783
Totale fondo oneri futuri	30.276	3.343	(5.062)	(874)	27.683

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento delle *operation*. Gli utilizzi dell'anno sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2018.

La voce "Franchigie assicurative" pari a 1.272 migliaia di euro si riferisce agli oneri in carico al Gruppo SEA per danni derivanti da responsabilità civile.

La voce "Rischi fiscali" si riferisce a:

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

La voce "Certificati verdi e bianchi" pari a 914 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 si riferisce alla società SEA Energia. L'importo è stato accantonato nei precedenti esercizi per il contenzioso con il Gestore dei Servizi Energetici per certificati verdi (per il periodo 2010-2014) e certificati bianchi (per il periodo 2012-2015). Per ulteriori dettagli si rimanda alla relazione sulla Gestione al paragrafo "Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2019".

La voce "Fondi diversi" per 17.783 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 è principalmente composta nel modo seguente:

- 5.783 migliaia di euro per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti;
- 9.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali). Si segnala che, nonostante la Commissione aeroportuale di Malpensa abbia deliberato uno scenario di riferimento, non è ancora presente una zonizzazione acustica. A fine 2019 è stato avviato un piano di mappatura completo dei ricettori sensibili nell'intorno aeroportuale di Linate, che entro il 2020 sarà esteso anche al territorio di Malpensa con analoga finalità;
- 3.000 migliaia di euro per contenziosi legali di natura diversa.

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

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

8.15 Fondi relativi al personale

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

Fondi relativi al personale

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Fondo iniziale	46.214	47.834
(Proventi)/oneri finanziari	454	652
Utilizzi	(2.289)	(1.173)
(Utili) / perdite attuariali	3.793	(1.099)
Totale Fondi relativi al personale	48.172	46.214

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

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate:

Basi tecniche economiche-finanziarie

	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Tasso annuo di attualizzazione	0,77%	1,57%
Tasso annuo di inflazione	1,50%	1,50%
Tasso annuo di incremento TFR	2,63%	2,63%

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

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2019 con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto per la Capogruppo SEA.

Variazione delle ipotesi

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
+ 1 % sul tasso di turnover	46.814	45.037
- 1 % sul tasso di turnover	47.657	45.354
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	47.863	45.822
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	46.578	44.565
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	46.189	44.191
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	48.277	46.218

L'indicazione della durata media finanziaria dell'obbligazione e l'analisi delle scadenze di pagamento dei benefici sono riportate nelle tabelle seguenti:

Durata media finanziaria dell'obbligazione

(valore espresso in anni)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Duration del piano	9,4	10,0

Erogazioni previste

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Annualità 1	4.397	2.127
Annualità 2	3.438	2.363
Annualità 3	2.073	2.749
Annualità 4	2.099	3.835
Annualità 5	2.297	2.991

8.16 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018.

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019		31 dicembre 2018	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	23.459	195.978	21.316	219.286
Debito per oneri su finanziamento	939		1.055	
Fair value derivati		3.574		5.387
Debiti verso banche	24.398	199.552	22.371	224.673
Debiti verso obbligazionisti		299.369		298.889
Debiti per oneri su obbligazioni	6.610		6.627	
Passività per leasing (Debito Finanziario)	1.706	6.771		
Debiti per finanziamenti agevolati	44		44	44
Altri debiti finanziari				
Debiti verso altri finanziatori	8.360	306.140	6.671	298.933
Totale passività correnti e non correnti	32.758	505.692	29.042	523.605

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, è costituito a fine 2019 esclusivamente da indebitamento a medio lungo termine, di cui oltre la metà è rappresentato dall'emissione obbligazionaria "SEA 3 1/8 2014-2021" (espressa al costo ammortizzato). La restante parte dell'indebitamento è composta, a meno di 44 migliaia di euro relativi a un finanziamento agevolato, da finanziamenti derivanti da raccolta BEI (di cui il 47% con scadenza superiore a 5 anni e solo l'11% in scadenza nei prossimi 12 mesi).

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018:

Indebitamento finanziario netto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
A. Disponibilità Liquide	(87.521)	(153.036)
B. Altre Disponibilità Liquide		
C. Titoli detenuti per la negoziazione		
D. Liquidità (A)+(B)+(C)	(87.521)	(153.036)
E. Crediti finanziari		
F. Debiti finanziari correnti	7.549	7.681
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	23.503	21.361
H. Altri debiti finanziari correnti	1.706	
I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)	32.758	29.042
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)	(54.763)	(123.994)
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	195.977	219.286
L. Obbligazioni emesse	299.369	298.889
M. Altri debiti finanziari non correnti	10.346	5.430
N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)	505.692	523.605
O. Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)	450.929	399.611

A fine dicembre 2019 l'indebitamento finanziario netto, pari a 450.929 migliaia di euro, registra un incremento di 51.318 migliaia di euro rispetto a fine 2018, in cui era pari a 399.611 migliaia di euro.

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

- a) minor liquidità per 65.515 migliaia di euro derivante dai seguenti principali fattori: i) il pagamento della prima tranche della distribuzione delle riserve straordinarie effettuato nel 2019 per 39.862 migliaia di euro; ii) la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti in essere, principalmente BEI, con quote capitali rimborsate nel 2019 pari a 21.360 migliaia di euro.

Si segnala che i flussi della gestione corrente hanno comunque consentito la copertura dei significativi fabbisogni di investimento e il pagamento del dividendo ordinario.

- b) Minori rettifiche IAS per 1.315 migliaia di euro determinate principalmente da: i) il miglioramento del fair value dei derivati per 1.813 migliaia di euro correlato alla prosecuzione dell'ammortamento del relativo nozionale; ii) minori ratei passivi su finanziamenti per 132 migliaia di euro; iii) l'impatto negativo per 631 migliaia di euro per la prosecuzione del processo di ammortamento dei costi relativi alle erogazioni BEI e al Bond.
- c) Maggiore debito per leasing derivante dalla prima applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16.

Le voci "Altri debiti finanziari correnti" e "Altri debiti finanziari non correnti" comprendono le passività per leasing, in accordo al nuovo principio contabile IFRS16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 31 dicembre 2019 rispettivamente a 1.706 migliaia di euro e 6.771 migliaia di euro.

Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	
	correnti	non correnti
Attrezzatura di Pista/Piazzale/Strade	4	
Attrezzatura Varia e Minuta	624	2.082
Attrezzature Complesse	53	91
Automezzi	800	2.015
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.	186	593
Mezzi di Carico e Scarico	3	
Terreni	36	1.990
Totale	1.706	6.771

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

Di seguito si riporta il dettaglio delle variazioni delle attività e passività finanziarie correnti e non correnti, con separata evidenza dei flussi di cassa rilevati nell'esercizio 2019 e delle altre variazioni.

(in migliaia di euro)	Finanziamenti	Prestiti obbligazionari	Derivato passivo	Debiti per leasing	Totale
Saldo al 31 dicembre 2018	248.371	298.889	5.387	0	552.647
Flussi di cassa	(21.360)			(3.872)	(25.232)
Altre variazioni					
- Costo Ammortizzato	151	480			631
- Variazione del fair value			(1.813)		(1.813)
- Ratei	(132)				(132)
- Impatto adozione IFRS 16 al 1° gennaio 2019				4.922	4.922
- Variazione debito per leasing finanziario IFRS 16				7.427	7.427
Saldo al 31 dicembre 2019	227.030	299.369	3.574	8.477	538.450

8.17 Altri debiti non correnti

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

Altri debiti non correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Debiti verso dipendenti	6.560	11.876
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.401	2.088
Totale	7.961	13.964

La voce comprende il debito verso dipendenti e il relativo debito verso l'INPS scaturiti a seguito della sottoscrizione degli accordi di incentivazione all'esodo nell'ambito del piano industriale di dimensionamento organici 2018-2023.

Il saldo della voce "Altri debiti non correnti" si riferisce ai debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori, che raggiungeranno, entro agosto 2023, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a questa procedura, in data 15 gennaio 2018 è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali. La variazione è sostanzialmente attribuibile alla riclassificazione tra i debiti correnti della quota a breve termine.

8.18 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali.

Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Debiti verso fornitori	168.413	139.303
Acconti	2.152	2.475
Debiti verso imprese collegate	11.520	11.616
Totale debiti commerciali	182.085	153.394

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

I debiti per acconti al 31 dicembre 2019, pari a 2.152 migliaia di euro (2.475 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2019 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 4.076 migliaia di euro (1.391 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

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

8.19 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 10.689 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (18.541 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), sono costituiti dal debito IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo per 4.856 migliaia di euro (5.253 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), dal debito IRAP per 4 migliaia di euro (837 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), dal debito IRES per 4.868 migliaia di euro (11.539 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), dal debito IVA per 955 migliaia di euro (906 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e da altri debiti di natura fiscale per 6 migliaia di euro (6 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

8.20 Altri debiti

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

Altri debiti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Debito verso azionisti per dividendi	84.839	89
Servizi antincendio aeroportuali	71.187	65.113
Debiti per addizionali su diritti di imbarco	51.416	49.944
Altri debiti diversi	22.866	23.370
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	24.047	21.311
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	14.664	14.285
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	14.126	14.234
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.676	2.434
Depositi cauzionali di terzi	1.296	1.160
Debiti verso altri per trattenute c/dip	237	242
Debiti verso CdA e Collegio Sindacale	72	204
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	96	90
Totale	287.522	192.476

Il saldo della voce "Altri debiti" evidenzia un incremento di 95.046 migliaia di euro, passando da 192.476 migliaia di euro al 31 dicembre 2018 a 287.522 migliaia di euro al 31 dicembre 2019.

I debiti verso azionisti per dividendi mostrano un significativo incremento, a seguito della delibera di distribuzione straordinaria di poste disponibili di patrimonio netto risultanti dal bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 alla voce Altre Riserve approvata, in data 30 settembre 2019, dall'Assemblea degli Azionisti, per un importo complessivo di 124.600 migliaia di euro, da liquidarsi con le seguenti modalità: i) la prima tranche da erogarsi a decorrere dal 15 ottobre 2019; e ii) la seconda tranche da erogarsi a decorrere dal 24 giugno 2020. Per i dettagli sul rinvio del pagamento della sopracitata seconda tranche, si rimanda a quanto detto nella Relazione sulla gestione, paragrafo "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio".

Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, in data 20 luglio 2018 è avvenuta la pubblicazione in G.U. della pronuncia della Corte Costituzionale del 3 luglio 2018 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)". La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l'esclusiva giurisdizione tributaria sono state confermate dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019. Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla gestione nel capitolo "Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2019".

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

La voce "Altri debiti diversi", pari a 22.866 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (23.370 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

I risconti passivi del 2019 risentono della ridefinizione dei contratti commerciali vigenti, relativa all'emergenza sanitaria Covid-19 per la cui descrizione si rimanda al paragrafo 8.10 Crediti commerciali della presente Nota integrativa.

I maggiori debiti verso dipendenti per competenze maturate, per 2.736 migliaia di euro, sono principalmente dovuti alla riclassificazione della quota corrente dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, da liquidare nell'esercizio 2020 relativamente alla procedura di mobilità avviata nel 2017, solo parzialmente compensati dall'ammontare liquidato nell'esercizio.

9. CONTO ECONOMICO

9.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2019 e 2018. Tali dati, come illustrato nella Nota 7 "Informativa per settori operativi" riflettono la vista gestionale e manageriale dei business in cui il Gruppo opera. Tali dati pertanto differiscono rispetto a quelli presentati a livello di singola *legal entity*.

La voce in commento è influenzata dalla chiusura dell'aeroporto di Linate avvenuta dal 27 luglio al 26 ottobre 2019, per il rifacimento della pista ed il restyling dell'aerostazione, con il conseguente trasferimento della maggior parte dei voli sullo scalo di Malpensa.

Si precisa che gli incentivi alle compagnie aeree finalizzati allo sviluppo del traffico (precedentemente classificati nella voce "Altri costi operativi") sono classificati a diretta riduzione della voce "Ricavi di gestione".

Ricavi di gestione

(in migliaia di euro)	2019	2018
Ricavi di Gestione Commercial Aviation	679.444	658.128
Ricavi di Gestione General Aviation	10.818	11.344
Ricavi di Gestione Energy	16.606	14.484
Totale Ricavi di gestione	706.868	683.956

Ricavi di Gestione Commercial Aviation

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *Aviation* suddiviso per comparto.

Ricavi di gestione Aviation

(in migliaia di euro)	2019	2018
Diritti e infrastrutture centralizzate	367.658	357.438
Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza	44.637	44.622
Utilizzo spazi in regime regolamentato	13.515	13.669
Totale Ricavi di gestione Aviation	425.810	415.729

La crescita dei ricavi Aviation, pari a 10.081 migliaia di euro, è ampiamente spiegata nella Relazione sulla gestione a cui si rimanda.

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

Ricavi di gestione Non Aviation

(in migliaia di euro)	2019	2018
Retail	103.587	97.753
Parcheeggi	73.319	68.119
Cargo	18.357	16.261
Pubblicità	10.547	11.529
Servizi premium	22.721	19.289
Real estate	4.336	8.988
Servizi e altri ricavi	20.767	20.460
Totale Ricavi di gestione Non Aviation	253.634	242.399

La voce "Servizi e altri ricavi" si compone principalmente dei proventi dai servizi di biglietteria, dall'attività di service e proventi diversi.

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

Ricavi Retail

(in migliaia di euro)	2019	2018
Shops	54.192	50.704
Food & Beverage	23.014	21.702
Car Rental	17.456	17.192
Servizi bancari	8.925	8.155
Totale Retail	103.587	97.753

Per un maggiore dettaglio si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo "Andamento operativo - Analisi di settore".

Ricavi di Gestione General Aviation

Il *business* General Aviation include, come anticipato, sia le attività di Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico business presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate e da agosto 2019 anche presso l'aeroporto di Malpensa. I ricavi del *business* General Aviation pari a 10.818 migliaia di euro registrano un decremento del 5% rispetto all'esercizio precedente per il cui commento si rimanda alla Relazione sulla gestione.

Ricavi di Gestione Energy

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

Ricavi di gestione Energy

(in migliaia di euro)	2019	2018
Vendita Energia Elettrica	11.662	8.931
Vendita Energia Termica	4.888	4.642
Altri Ricavi e Servizi	56	911
Totale Ricavi di gestione Energy	16.606	14.484

Per il commento dell'andamento dei ricavi si rimanda alla Relazione sulla gestione.

9.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 29.189 migliaia di euro nel 2018 a 51.142 migliaia di euro nel 2019.

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell'IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 6%, rappresentativo della migliore stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Capogruppo che di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività.

L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di miglione dell'infrastruttura. Per maggiori dettagli sui principali investimenti dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nella Nota 8.1.

9.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro.

Costi del lavoro

(in migliaia di euro)	2019	2018
Salari, stipendi e oneri sociali	178.348	173.982
Trattamento fine rapporto	7.895	7.676
Altri costi del lavoro	5.384	7.758
Totale	191.627	189.416

Nell'esercizio 2019 il costo del lavoro del Gruppo è aumentato di 2.211 migliaia di euro (+1,2%) rispetto all'esercizio 2018, passando da 189.416 migliaia di euro nel 2018 a 191.627 migliaia di euro nel 2019.

L'incremento è stato determinato dai costi straordinari connessi con la chiusura temporanea dello scalo di Linate, a causa dei lavori di rifacimento della pista aeromobili, e dall'aumento netto della forza lavoro necessaria a gestire un maggior numero di passeggeri.

La crescita del traffico passeggeri ha inciso sull'aumento del numero medio di dipendenti Full Time Equivalent, passato da 2.782 del 2018 a 2.802 del 2019.

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti per categoria (*Full Time Equivalent*).

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	Gennaio-Dicembre 2019	%	Gennaio-Dicembre 2018	%
Dirigenti	54	1,9%	56	2,0%
Quadri	292	10,4%	280	10,1%
Impiegati	1.742	62,2%	1.749	62,9%
Operai	635	22,7%	650	23,4%
Totale dipendenti subordinati	2.723	97,2%	2.735	98,3%
Dipendenti somministrati	79	2,8%	47	1,7%
Totale dipendenti	2.802	100,0%	2.782	100,0%

9.4 Materiali di consumo

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

Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	2019	2018
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	44.483	34.783
Acquisto quote CO ₂	2.869	3.280
Variazione delle rimanenze	85	2.171
Totale	47.437	40.234

I costi per materiali di consumo passano da 40.234 migliaia di euro nel 2018 a 47.437 migliaia di euro nel 2019 evidenziando un incremento di 7.203 migliaia di euro per effetto principalmente di maggiori costi per metano ed energia elettrica parzialmente compensati dal minore impatto della variazione delle rimanenze.

9.5 Altri costi operativi

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

Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	2019	2018
Canoni pubblici	35.513	34.602
Costi di manutenzione ordinaria	37.118	27.851
Servizi di scalo forniti da società di handling	24.548	23.255
Pulizia	16.862	14.207
Altri costi	15.480	13.067
Gestione parcheggi	17.430	15.149
Servizi professionali	6.780	8.247
Utenze e spese di vigilanza	11.355	9.691
Oneri tributari	8.382	8.354
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	8.156	5.366
Costi commerciali	7.847	5.067
Prestazione per assistenza disabili	3.600	3.600
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	2.068	3.737
Assicurazioni	1.518	1.412
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	728	838
Minusvalenze su beni patrimoniali	581	473
Totale altri costi operativi	197.966	174.916

Gli "Altri costi operativi", pari a 197.966 migliaia di euro al 31 dicembre 2019, registrano un incremento di 23.050 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente. Tale incremento è stato principalmente determinato dall'effetto contrapposto dei fenomeni di seguito elencati:

- aumento dei costi per canoni verso Enti Pubblici per 911 migliaia di euro in conseguenza dei maggiori oneri per canone concessorio che SEA è tenuta a versare per l'esercizio 2019 all'ENAC. Tale andamento è strettamente correlato alla variazione dei dati di traffico. La voce "Canoni pubblici" comprende: i) canone concessorio verso lo Stato per 28.120 migliaia di euro (27.226 migliaia di euro al 31 dicembre 2018); ii) costi per il servizio antincendio degli aeroporti per 6.074 migliaia di euro (6.073 migliaia di euro al 31 dicembre 2018); iii) canone concessorio verso l'Erario per servizi di sicurezza per 1.184 migliaia di euro (1.137 migliaia di euro al 31 dicembre 2018); iv) canoni e concessioni ad enti diversi per 135 migliaia di euro (166 migliaia di euro al 31 dicembre 2018);
- maggiori costi di manutenzione ordinaria (+9.267 migliaia di euro) relativi a manutenzioni programmate di beni immobili, impianti ed attrezzature;
- maggiori costi commerciali (+2.780 migliaia di euro) relativi all'incremento delle iniziative commerciali e di marketing realizzate nell'esercizio 2019, in particolar modo alle iniziative legate alla riapertura dello scalo di Linate;
- incremento dei costi per servizi di pulizia (+2.655 migliaia di euro) conseguenti alle maggiori attività rese dai fornitori e all'aumento delle superfici disponibili;
- incremento di utenze e spese di vigilanza (+1.664 migliaia di euro) a seguito della crescita delle attività di controllo ai filtri di sicurezza;
- minori canoni per il noleggio di attrezzature e autoveicoli per 1.669 migliaia di euro principalmente dovuti all'applicazione, a far data dal 1° gennaio 2019, del principio contabile IFRS 16 che prevede per i contratti di leasing precedentemente classificati come operativi, l'iscrizione di un'attività immateriale rappresentativa del diritto d'uso. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Nota 2.2;
- la variazione della voce "Altri costi" è principalmente attribuibile ai maggiori costi accessori per l'energia elettrica (+480 migliaia di euro), oneri connessi ai servizi di ristorazione delle Sale Vip (+753 migliaia di euro) e servizi navette (+666 migliaia di euro).

9.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 26.728 migliaia di euro nel 2018 a 46.321 migliaia di euro nel 2019. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento, per la quale si rimanda alle Note 8.1 e 8.2.

Questi rappresentano il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. Il margine per lavori su beni in concessione è incluso nel *business Commercial Aviation*.

9.7 Accantonamenti e svalutazioni

La voce relativa a "Accantonamenti e svalutazioni" è dettagliabile come segue:

Accantonamenti e svalutazioni

(in migliaia di euro)	2019	2018
Svalutazioni / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	(1.914)	817
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	2.469	2.887
Totale accantonamenti e svalutazioni	555	3.704

Nel 2019 gli accantonamenti e svalutazioni evidenziano un saldo negativo per il conto economico pari a 555 migliaia di euro.

Gli accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti sono stati effettuati coerentemente a quanto disposto dall'IFRS 9.

Gli accantonamenti netti ai fondi oneri futuri, pari a un valore di 2.469 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (2.887 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) si riferiscono principalmente all'adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai fondi rischi in materia di lavoro e gestione operativa degli Aeroporti di Milano. Per il dettaglio si veda la movimentazione alla Nota 8.14.

9.8 Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione

La voce relativa agli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione è dettagliabile come segue:

Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione

(in migliaia di euro)	2019	2018
Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione	22.052	15.077

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio". L'accantonamento netto passa da 15.077 migliaia di euro del 2018 a 22.052 migliaia di euro del 2019, con un incremento di 6.975 migliaia di euro, necessario a seguito della rivisitazione del piano manutentivo gestito nel fondo di ripristino.

Nel 2019 si è registrato, a fronte di un accantonamento pari a 22.052 migliaia di euro, un utilizzo del fondo pari a 36.160 migliaia di euro.

9.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti

(in migliaia di euro)	2019	2018
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	55.298	53.706
Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari	20.380	19.895
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	1.722	
Totale ammortamenti	77.400	73.601

L'andamento degli ammortamenti nei periodi considerati riflette, da un lato, il processo di ammortamento delle immobilizzazioni materiali e immateriali sulla base della vita utile stimata dal Gruppo, non superiore comunque alla durata della concessione e dall'altro l'ammortamento dei nuovi cespiti entrati in esercizio nell'anno. Si segnala inoltre l'incremento legato agli ammortamenti della nuova categoria di immobilizzazioni determinata dall'applicazione, a partire dal 1° gennaio 2019, dell'IFRS 16 (Diritti d'uso dei beni in leasing).

9.10 Proventi oneri da partecipazioni

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

Proventi (oneri) da partecipazioni

(in migliaia di euro)	2019	2018
SACBO SpA	8.799	4.380
Dufrital SpA	5.332	3.776
Disma SpA	322	244
Malpensa Logistica Europa SpA	1.515	1.799
Sea Services Srl	899	851
Signature Flight Support Italy Srl	58	(81)
Airport Handling SpA	536	3.208
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni	17.461	14.177
Altri proventi (oneri)	60	391
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	17.521	14.568

I proventi netti da partecipazioni mostrano un incremento di 2.953 migliaia di euro, passando da 14.568 migliaia di euro al 31 dicembre 2018 a 17.521 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio Netto e gli altri proventi e oneri. La voce esprime principalmente gli effetti economici derivanti dalla valutazione a Patrimonio Netto delle società collegate. I risultati civilistici delle società collegate sono stati rettificati per tener conto degli adeguamenti ai principi contabili di Gruppo e per le tecniche di valutazione delle partecipazioni ai sensi dello IAS 28.

Nel confronto con l'esercizio precedente si è registrato principalmente:

- un incremento dei proventi da SACBO principalmente per effetto dei risultati positivi della collegata;
- un decremento dei proventi da Airport Handling in quanto il Gruppo SEA aveva beneficiato nel 2018 del provento derivante dalla prima iscrizione nel perimetro delle società valutate all'equity.

9.11 Proventi e oneri finanziari

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

Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	2019	2018
Utili su cambi	51	5
Altri proventi finanziari	105	1.016
Totale proventi finanziari	156	1.021
Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine	(11.676)	(12.038)
Commissioni su finanziamenti	(1.764)	(1.628)
Perdite su cambi	(6)	(23)
Altri interessi passivi:	(3.674)	(3.973)
oneri finanziari su TFR	(454)	(652)
oneri finanziari su Leasing	(136)	(1)
oneri finanziari su Derivati	(2.076)	(2.290)
Altri	(1.008)	(1.030)
Totale oneri finanziari	(17.120)	(17.662)
Totale proventi (oneri) finanziari	(16.964)	(16.641)

Gli oneri finanziari netti dell'esercizio 2019 ammontano a 16.964 migliaia di euro, in aumento di 323 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente.

Su tale andamento hanno influito le seguenti dinamiche: i) minori oneri finanziari per 542 migliaia di euro, per la diminuzione degli interessi passivi di periodo su finanziamenti a medio lungo termine, a seguito della diminuzione dell'indebitamento lordo medio di periodo, e degli oneri su derivati, per la prosecuzione dell'ammortamento del relativo nozionale; ii) minori proventi finanziari per 865 migliaia di euro, per l'impatto sui risultati 2018 derivante dagli interessi attivi (976 migliaia di euro) maturati sul credito IRES ed incassati ad aprile del medesimo anno, contestualmente al credito nominale corrispondente. Al netto di tale componente i proventi finanziari nel corso del 2019 sono aumentati di 66 migliaia di euro, per la negoziazione di più favorevoli condizioni di remunerazione della liquidità in giacenza su alcuni conti correnti del Gruppo SEA.

9.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

Imposte

(in migliaia di euro)	2019	2018
Imposte correnti	54.284	55.037
Imposte differite	(3.496)	(3.719)
Totale	50.788	51.318

La riconciliazione tra l'aliquota fiscale teorica e effettiva è esposta nella tabella seguente.

(in migliaia di euro)	2019	%	2018	%
Utile prima delle imposte	175.209		187.396	
Imposte sul reddito teoriche	47.601	27,2%	44.975	24,0%
Effetto fiscale differenze permanenti	(2.172)	-1,2%	(109)	-0,1%
IRAP	8.063	4,6%	8.549	4,6%
Altro	(2.704)	-1,5%	(2.097)	-1,1%
Totale	50.788	29,0%	51.318	27,4%

Le imposte dell'esercizio 2019 ammontano a 50.788 migliaia di euro, a fronte di 51.318 migliaia di euro registrate nel 2018 ed esprimono un tax rate del 29% al 31 dicembre 2019 rispetto al 27,4% nell'esercizio precedente.

Lo scostamento tra il tax rate al 31 dicembre 2019 e quello al 31 dicembre 2018 è principalmente dovuto alla movimentazione delle voci correlate alla fiscalità anticipata/differita nonché all'impatto sul calcolo delle imposte correnti, a seguito dall'entrata in vigore della Legge di Bilancio 2020 n. 160 del 27 dicembre 2019, con la quale è stato previsto l'incremento di 3,5 punti percentuali dell'aliquota IRES, che a seguito della modifica risulta pari a 27,5%, per i periodi d'imposta 2019, 2020 e 2021. Il credito per imposte anticipate e il debito per imposte differite sono stati, conseguentemente, riallineati alla futura aliquota in base al periodo di riversamento.

9.13 Risultato per azione

Il risultato base per azione è calcolato dividendo l'utile netto dell'esercizio attribuibile al Gruppo per la media ponderata del numero delle azioni ordinarie in circolazione nel periodo. In relazione al risultato netto diluito per azione, non essendo stati emessi strumenti partecipativi del capitale sociale della capogruppo, la media ponderata delle azioni in circolazione è la medesima utilizzata per la determinazione dell'utile base per azione.

Pertanto il risultato base per azione al 31 dicembre 2019 risulta pari a 0,50 euro (risultato netto dell'esercizio 124.419 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 31 dicembre 2018 era pari a 0,54 euro per azione (risultato netto dell'esercizio 136.076 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

10. TRANSAZIONI CON LE PARTI CORRELATE

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

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

Nelle seguenti tabelle sono riportati i saldi patrimoniali con le parti correlate al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018, nonché i saldi economici con riferimento all'esercizio 2019 e 2018, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio.

Rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019				
	Crediti commerciali	Altri crediti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi netti (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>					
SACBO (*)	283		352	1.171	11.865
Dufrital	5.908		696	33.476	16
Malpensa Logistica Europa	1.361		1.070	4.635	(40)
SEA Services	1.009		2.172	3.862	4.550
Disma	11			214	(3)
Signature Flight Support Italy	54		1	219	11
Airport Handling	4.700		7.229	14.076	26.447
Totale parti correlate	13.326	0	11.520	57.654	42.846
Totale voce di bilancio	123.241	11.067	182.085	706.868	437.029
% sul totale voce di bilancio	10,81%	0,00%	6,33%	8,16%	9,80%

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018				
	Crediti commerciali	Altri crediti	Debiti commerciali	Ricavi di gestione	Costi operativi netti (esclusi costi per lavori su beni in concessione)
<i>Partecipazioni in imprese collegate</i>					
SACBO (*)	336		476	980	11.254
Dufrital	5.255	2.005	740	31.614	19
Malpensa Logistica Europa	1.208		1.062	4.310	(40)
SEA Services	1.170		2.014	3.602	3.846
Disma	115		99	218	(7)
Signature Flight Support Italy	112		30	511	39
Airport Handling	3.211		7.194	6.629	13.042
Totale parti correlate	11.407	2.005	11.616	47.864	28.153
Totale voce di bilancio	121.005	9.527	153.394	683.956	404.566
% sul totale voce di bilancio	9,43%	21,04%	7,57%	7,00%	6,96%

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Di seguito sono riportati i flussi di cassa relativi ai rapporti del Gruppo con le parti correlate per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	(10)		(10)	199.149	0,0%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	10.766		10.766	(83.909)	-12,8%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				(180.755)	0,0%

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti correlate

(in migliaia di euro)	al 31 dicembre 2018				
	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale rapporti verso entità correlate	Saldo consolidato	%
A) Cash flow derivante dall'attività operativa	3.104		3.104	233.982	1,3%
B) Cash flow derivante dall'attività di investimento	6.271		6.271	(39.779)	-15,8%
C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento				(108.361)	0,0%

Le transazioni tra il Gruppo e le parti correlate nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 hanno riguardato prevalentemente:

- rapporti relativi alla gestione dei parcheggi siti presso l'aeroporto di Orio al Serio-Bergamo (SACBO);
- rapporti commerciali con riferimento al riconoscimento a SEA di *royalty* su vendite (Dufrital e SEA Services);
- gestione di spazi (Malpensa Logistica Europa);
- fornitura a SEA di servizi connessi all'attività di ristorazione (SEA Services);
- rapporti commerciali derivanti dalla concessione per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- fornitura da parte di SEA Energia di energia elettrica a Dufrital;
- ricavi per canoni di sublocazione e parcheggi; costi per *push-back* (Signature Flight Support Italy);
- ricavi per service amministrativo e costi per attività di handling (Airport Handling).

Le operazioni sopra elencate rientrano nella gestione ordinaria del Gruppo e sono effettuate a valori di mercato.

10.1 Altri rapporti con Parti correlate

SACBO SpA

Nel corso del 2019 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per 2.026 migliaia di euro.

Dufrital SpA

Nel corso del 2019 Dufrital ha distribuito dividendi a SEA per 3.544 migliaia di euro.

Malpensa Logistica Europa SpA

Nel corso del 2019 Malpensa Logistica ha distribuito dividendi a SEA per 875 migliaia di euro.

Disma SpA

Nel corso del 2019 Disma ha distribuito dividendi a SEA per 225 migliaia di euro.

Airport Handling SpA

Nel corso del 2019 Airport Handling ha distribuito dividendi a SEA per 1.200 migliaia di euro.

SEA Services Srl

Nel corso del 2019 SEA Services ha distribuito dividendi a SEA per 892 migliaia di euro.

11. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

Per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, il compenso per il Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 435 migliaia di euro (551 migliaia di euro per l'esercizio 2018).

12. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nell'esercizio 2019 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 294 migliaia di euro (287 migliaia di euro nell'esercizio 2018).

13. COMPENSI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

I compensi riconosciuti dalla Società SEA SpA e dalle sue controllate alla società di revisione Deloitte & Touche SpA per l'esercizio 2019 sono stati pari a 268 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 56 migliaia di euro per altre attività. I compensi della Società di revisione sono esposti al netto dei contributi CONSOB.

14. IMPEGNI E GARANZIE

14.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 69.929 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (48.879 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato.

Dettaglio Impegni per progetto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	41.288	21.540
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	13.514	9.079
Fornitura ed installazione di una nuova turbina a gas per la centrale di Malpensa	5.762	
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	4.970	7.459
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	2.962	5.884
Interventi manutenzione straordinaria per opere civili ed impiantistiche aviazione generale	1.433	1.333
Interventi di realizzazione del terminal di aviazione generale presso l'aeroporto di Malpensa		3.122
Progettazione e realizzazione di nuovi magazzini presso Cargo City di Malpensa		462
Totale impegni per progetto	69.929	48.879

14.2 Garanzie

Al 31 dicembre 2019 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari entrambe a 42.000 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 25.000 migliaia di euro rilasciata alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;

- fidejussione di 28.500 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- due fidejussioni, pari rispettivamente a 2.200 migliaia di euro e 2.000 migliaia di euro, a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 4 giugno 2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio denominato "Area addestrativa E.I." di Lonate Pozzolo e del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano alla Dogana di Segrate (Milano 3) per 75 migliaia di euro (Aviazione Generale);
- fidejussione rilasciata dalla Banca Nazionale del Lavoro a Terna (Rete elettrica nazionale SpA) a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica per 1.214 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Enel Distribuzione per il trasporto dell'energia per 1.439 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a GESAC per la fornitura di energia elettrica all'aeroporto di Napoli per 228 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a SAGAT per la fornitura di energia elettrica all'aeroporto di Torino per 210 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Nazionale del Lavoro al Gestore dei Mercati Energetici a garanzia dell'operatività del Gruppo sulle piattaforme del mercato elettrico per 200 migliaia di euro;
- garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Unareti per il trasporto dell'energia per 173 migliaia di euro;
- 791 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

Con riferimento alla fidejussione rilasciata dalla Banca Popolare di Milano a Terna (Rete elettrica nazionale S.p.A.) a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica di SEA Energia per 1.214 migliaia di euro, si segnala che sono in corso le pratiche per estinguere l'impegno in quanto le garanzie non rispettano più i requisiti richiesti dal contratto di dispacciamento.

15. STAGIONALITÀ

Il *business* del Gruppo è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da

parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sottolinea inoltre come le attività relative all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate siano per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità, in virtù del diverso profilo della clientela indiretta (i.e. *leisure vs. business*). Tale caratteristica consente di limitare i picchi di stagionalità quando si adotti una prospettiva consolidata alle dinamiche operative e finanziarie del sistema aeroportuale nel suo complesso.

16. PASSIVITÀ POTENZIALI

Si rimanda a quanto esposto nelle note esplicative in relazione a crediti (Nota 8.10) e rischi operativi (Nota 8.14).

17. ATTIVITÀ POTENZIALI

Con riferimento alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano, confermata dalla Corte d'Appello di Milano con sentenza n. 331/2017 in materia di diritti aeroportuali, non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, tale attività potenziale non risulta riconosciuta nel conto economico, in applicazione dello IAS 37.

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla gestione al capitolo "*Principali contenziosi in essere al 31 dicembre 2019*".

18. TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2019 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

19. EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2019, le società del Gruppo non hanno posto in essere operazioni significative non ricorrenti.

20. EROGAZIONI PUBBLICHE (ARTICOLO 1, COMMI 125-129 DELLA LEGGE N. 124/2017)

Ai sensi della Legge n. 124/2017 e successive integrazioni, si comunica che il Gruppo ha ricevuto, nel corso dell'esercizio, erogazioni pubbliche per un importo pari a 922 migliaia di euro.

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Data di incasso	Importo (in migliaia di euro)
SEA SpA*	Regione Lombardia	Finanziamento a fondo perduto opere di regimazione del fiume Lambro	25/03/19	461
SEA SpA*	Regione Lombardia	Finanziamento a fondo perduto opere di regimazione del fiume Lambro	05/09/19	461

*I finanziamenti a fondo perduto "ricevuti da SEA SpA" sono stati inoltrati a SEA Prime quale titolare delle opere di regimazione del fiume Lambro rispettivamente in data 5/04/2019 e 16/09/2019

Come richiesto dall'articolo 1 Legge n. 124/2017 comma 126 sono di seguito elencate le erogazioni effettuate di importo superiore a 10 migliaia di euro.

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
Teatro alla Scala	SEA SpA	Quota annuale socio fondatore	600
Comune di Somma Lombardo	SEA SpA	Progetto di sostegno alle politiche attive per il lavoro nell'area di Malpensa	100
Fondazione Telethon	SEA SpA	Contributo annuale per il finanziamento della ricerca scientifica verso la cura della distrofia muscolare e delle altre malattie genetiche	30
Curia Arcivescovile di Milano	SEA SpA	Contributo per il servizio religioso cattolico offerto dalle Cappellanie presso gli Aeroporti di Linate e Malpensa	30

21. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DEL BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2019

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Michaela Castelli



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

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

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE
AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39 E DELL'ART. 10
DEL REGOLAMENTO (UE) N. 537/2014**

**Agli Azionisti della
SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI – SEA S.p.A.**

RELAZIONE SULLA REVISIONE CONTABILE DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA (il "Gruppo"), costituito dalla Situazione Patrimoniale-Finanziaria al 31 dicembre 2019, dal Conto Economico Consolidato, dal Conto Economico Complessivo Consolidato, dal Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto Consolidato, dal Rendiconto Finanziario Consolidato per l'esercizio chiuso a tale data e dalle relative note esplicative che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società capogruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. (la "Società") in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

COVID-19 (Coronavirus)

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione	L'inizio del 2020 è stato caratterizzato dalla diffusione dell'infezione da COVID-19 e dalle relative conseguenze sul settore del trasporto aereo.
--	--

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 – 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 – R.E.A. Milano n. 1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

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

© Deloitte & Touche S.p.A.

Deloitte.

2

Il Gruppo SEA ha prontamente attivato un protocollo di risposta alla crisi, e attraverso il comitato di direzione (ridenominato "comitato crisi permanente"), ha avviato tempestivamente un piano di gestione dell'emergenza. A causa della significativa riduzione del traffico legata all'emergenza sanitaria e alle disposizioni del Governo per il contenimento del contagio, è stata decisa in data 10 marzo 2020 la chiusura del satellite centrale del Terminal 1 di Malpensa (traffico Extra Schengen). Successivamente, in applicazione delle disposizioni delle Autorità Competenti, è stata disposta la chiusura totale dell'aeroporto di Milano Linate fino a revoca, nonché dell'intero Terminal 1 di Malpensa. Il traffico passeggeri è stato concentrato sul Terminal 2 dell'aeroporto di Malpensa al fine di contenere al minimo il numero di persone e mezzi, mentre è rimasta aperta Cargo City, a servizio del traffico merci all cargo (circa il 70% delle merci gestite a Malpensa), che mantiene ad oggi livelli di attività significativi.

In tale contesto, in data 13 marzo 2020 è stato sottoscritto un verbale di accordo tra SEA, le Organizzazioni Sindacali e la RSU, a seguito del quale a partire dal 16 marzo 2020 è stata attivata la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS). Inoltre il Consiglio di Amministrazione del 2 aprile 2020 ha deliberato di rinviare il pagamento della seconda tranche di riserve distribuibili precedentemente deliberato, pari a 84,7 milioni di euro. Gli Amministratori descrivono le ultime previsioni effettuate dall'International Air Transport Association (IATA) relativamente alla contrazione attesa a livello mondiale del fatturato dei vettori legato al business passeggeri e gli effetti sinora prodotti dall'emergenza sanitaria sul traffico negli scali del Gruppo. Gli stessi Amministratori riportano che il quadro risulta al momento estremamente complesso e che la sua evoluzione nei prossimi mesi dipenderà da diversi fattori, tra cui la durata dell'emergenza, le restrizioni attuate e la loro relativa durata, gli effetti sull'economia che tale emergenza potrà determinare e l'impatto sulla propensione al viaggio dei passeggeri e ritengono che i presumibili effetti della pandemia Covid-19 sul Gruppo SEA, seppur significativi, non siano allo stato puntualmente stimabili.

Gli Amministratori indicano altresì che a loro giudizio la disponibilità di liquidità sui conti correnti della Società, unitamente alle linee disponibili *committed* e *uncommitted* non utilizzate e alle ulteriori linee in fase di negoziazione con istituti finanziari, permetteranno al Gruppo di gestire i fabbisogni di cassa sino alla graduale ripresa del traffico, attesa al termine della fase di emergenza.

In considerazione della significatività degli effetti del Covid-19 sull'evoluzione prevedibile della gestione, abbiamo considerato che l'analisi delle valutazioni effettuate dagli Amministratori al riguardo configuri un aspetto chiave della revisione del bilancio consolidato del Gruppo.

I paragrafi "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" e "Evoluzione prevedibile della gestione" della relazione sulla gestione riportano l'informativa resa dal Gruppo in merito all'aspetto sopra evidenziato.

**Procedure di
revisione svolte**

Le nostre procedure di revisione hanno incluso, tra le altre, le seguenti:

- comprensione delle misure adottate dal Gruppo per far fronte alla situazione di emergenza;

Deloitte.

3

- analisi dei provvedimenti emanati dalle Autorità competenti a fronte dell'emergenza Covid-19;
- lettura critica dei verbali delle riunioni del Consiglio di Amministrazione;
- analisi di ragionevolezza delle principali assunzioni adottate dalla Direzione per la formulazione delle analisi di scenario;
- discussioni con la Direzione al fine dell'ottenimento di elementi informativi ritenuti utili nelle circostanze;
- analisi delle linee di credito disponibili e discussione con la Direzione circa le iniziative previste in ordine alle fonti di copertura finanziaria;
- esame dell'informativa fornita dagli Amministratori.

Fondo di ripristino per le opere in concessione

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 include il "Fondo per ripristino e sostituzione", pari ad Euro 129,7 milioni. Tale fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che il Gruppo dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dall'accordo concessorio, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale ottenuta in concessione.

Il processo estimativo del suddetto fondo risulta articolato e complesso e si basa su diverse variabili ed assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione degli interventi di ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano lo stato di conservazione delle opere, la durata dei cicli di manutenzione e le previsioni di costo per classi omogenee di intervento.

In considerazione di quanto sopra evidenziato, abbiamo considerato la valutazione di tale fondo un aspetto chiave della revisione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019.

Le note 2.7 e 8.14 del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 illustrano rispettivamente i criteri di valutazione applicati dal Gruppo e la movimentazione del suddetto fondo intervenuta nell'esercizio.

Procedure di revisione svolte

Le nostre procedure di revisione hanno incluso, tra le altre, le seguenti:

- comprensione del processo utilizzato dal Gruppo ai fini della determinazione e dell'adeguamento del fondo in oggetto;
- comprensione dei controlli rilevanti posti in essere dal Gruppo a presidio dell'area in esame e, con riferimento alla Società, verifica dell'operatività degli stessi;
- acquisizione ed analisi della documentazione predisposta dalla Direzione Operazioni e Manutenzione riguardante la programmazione degli interventi di ripristino e di sostituzione. In particolare, sono state esaminate le ipotesi tecniche alla base dei modelli di calcolo, dei costi di intervento e della previsione dei tempi di ripristino e di sostituzione;
- verifica campionaria dei criteri di allocazione delle percentuali di ripristino tramite discussione con gli uffici competenti, al fine di verificare la ragionevolezza rispetto agli interventi di ripristino attesi;
- comprensione degli aggiornamenti normativi che possano avere impatti sulla stima del fondo di ripristino;

Deloitte.

4

- riesame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime con riferimento ad un campione di interventi ultimati dal Gruppo nel corso del 2019, al fine di verificare la natura degli scostamenti e l'attendibilità del processo di stima adottato dal Gruppo;
- analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note al bilancio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio consolidato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;

Deloitte.

5

- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Società ci ha conferito in data 4 maggio 2016 l'incarico di revisione legale del bilancio separato e consolidato della Società per gli esercizi 2016 – 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Deloitte.

6

RELAZIONE SU ALTRE DISPOSIZIONI DI LEGGE E REGOLAMENTARI

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni richieste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA al 31 dicembre 2019, comprese la sua coerenza con il relativo bilancio consolidato e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni richieste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA al 31 dicembre 2019 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni previste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA al 31 dicembre 2019 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n.254

Gli Amministratori della Società sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n.254.

Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli Amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n.254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Marco Pessina

Socio

Milano, 10 aprile 2020

SEA SPA

SEA SPA

BILANCIO SEPARATO

Bilancio

Separato

PROSPETTI CONTABILI

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

(in euro)	Note	31 dicembre 2019		31 dicembre 2018	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Immobilizzazioni immateriali	6.1	964.367.866		958.046.357	
Immobilizzazioni materiali	6.2	160.164.309		154.269.436	
Diritto d'uso beni in leasing	6.3	10.048.552			
Investimenti immobiliari	6.4	3.403.832		3.407.594	
Partecipazioni in società controllate e collegate	6.5	50.445.566		50.445.566	
Altre partecipazioni	6.6	26.134		26.134	
Imposte differite attive	6.7	58.941.744		55.121.688	
Altri crediti non correnti	6.8	6.351.979		118.729	
Totale Attività non correnti		1.253.749.982	0	1.221.435.504	0
Rimanenze	6.9	1.830.197		1.915.141	
Crediti commerciali	6.10	120.161.542	16.413.108	117.601.550	14.933.566
Crediti finanziari correnti	6.11	26.127.757	26.127.757	28.410.346	28.410.346
Crediti per imposte	6.12	954.923		878.585	
Altri crediti correnti	6.13	5.769.212		6.257.359	2.004.875
Cassa e disponibilità liquide	6.14	87.463.348		152.983.556	
Totale Attivo corrente		242.306.979	42.540.865	308.046.537	45.348.787
TOTALE ATTIVO		1.496.056.961	42.540.865	1.529.482.041	45.348.787
Capitale sociale	6.15	27.500.000		27.500.000	
Altre riserve	6.15	138.163.679		239.601.124	
Utile dell'esercizio	6.15	111.565.581		123.489.400	
PATRIMONIO NETTO		277.229.260	0	390.590.524	0
Fondo rischi e oneri	6.16	154.163.848		164.198.271	
Fondi relativi al personale	6.17	47.214.973		45.187.506	
Altri debiti non correnti	6.21	7.961.736		13.963.564	
Passività finanziarie non correnti (*)	6.18	505.654.458		523.605.255	
Totale Passività non correnti		714.995.015	0	746.954.596	0
Debiti commerciali	6.19	177.140.146	22.881.917	156.586.278	25.220.974
Debiti per imposte dell'esercizio	6.20	10.520.287		17.463.927	
Altri debiti correnti	6.21	281.359.966		188.303.215	
Passività finanziarie correnti (*)	6.18	34.812.287	2.079.766	29.583.501	541.764
Totale Passivo corrente		503.832.686	24.961.683	391.936.921	25.762.738
TOTALE PASSIVO		1.218.827.701	24.961.683	1.138.891.517	25.762.738
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO		1.496.056.961	24.961.683	1.529.482.041	25.762.738

(*) Per una miglior chiarezza espositiva si segnala che le voci del bilancio al 31 dicembre 2019 denominate "Passività finanziarie non correnti" e "Passività finanziarie correnti" includono le passività per leasing, in accordo al nuovo principio contabile IFRS 16, pari rispettivamente a 6.734 migliaia di euro e 1.681 migliaia di euro.

CONTO ECONOMICO

(in euro)	Note	2019		2018	
		Totale	di cui Parti correlate	Totale	di cui Parti correlate
Ricavi di gestione	7.1	685.555.155	66.560.305	663.935.512	55.151.352
Ricavi per lavori su beni in concessione	7.2	51.142.370		29.188.489	
Totale ricavi		736.697.525	66.560.305	693.124.001	55.151.352
Costi del lavoro	7.3	(186.582.578)	815.983	(184.046.956)	903.455
Materiali di consumo	7.4	(12.082.864)		(13.489.125)	
Altri costi operativi (*)	7.5	(228.001.778)	(83.036.751)	(200.949.140)	(60.820.223)
Costi per lavori su beni in concessione	7.6	(46.321.253)		(26.727.727)	
Totale costi operativi		(472.988.473)	(82.220.768)	(425.212.948)	(59.916.768)
Margine operativo lordo / EBITDA		263.709.052	(15.660.463)	267.911.053	(4.765.416)
Accantonamenti e svalutazioni	7.7	(685.679)		(3.551.139)	
Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	7.8	(22.000.000)		(15.000.000)	
Ammortamenti (**)	7.9	(72.924.050)		(69.406.668)	
Risultato operativo		168.099.323	(15.660.463)	179.953.246	(4.765.416)
Proventi (oneri) da partecipazioni	7.10	8.761.350	8.761.350	8.275.885	8.275.885
Oneri finanziari (**)	7.11	(17.112.583)		(17.646.607)	
Proventi finanziari	7.11	865.445	748.291	1.580.491	564.358
Risultato prima delle imposte		160.613.535	(6.150.822)	172.163.015	4.074.827
Imposte	7.12	(49.047.954)		(48.673.615)	
Risultato netto		111.565.581	(6.150.822)	123.489.400	4.074.827

(*) Per una miglior chiarezza espositiva si segnala che il dato comparativo della voce "Altri costi operativi" comprende canoni di locazione relativi a contratti di leasing che nell'esercizio 2019 sono contabilizzati ai sensi del principio contabile IFRS 16.

(**) Si precisa che le voci dell'esercizio 2019 denominate "Ammortamenti" e "Oneri finanziari" includono gli effetti derivanti dall'applicazione del nuovo principio contabile IFRS 16.

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(in euro)	2019	2018
Risultato netto	111.565.581	123.489.400
Altre componenti del risultato complessivo		
- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:		
Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	1.783.572	1.760.708
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) su valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati cash flow hedge	(428.057)	(422.397)
Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	1.355.515	1.338.311
- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:		
Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	(3.792.579)	1.099.090
Effetto fiscale relativo all'Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di Fine Rapporto	910.219	(263.782)
Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale	(2.882.360)	835.308
Totale altre componenti del risultato complessivo	(1.526.845)	2.173.619
Totale risultato complessivo dell'esercizio	110.038.736	125.663.019

RENDICONTO FINANZIARIO

(in euro)	2019	2018
Risultato prima delle imposte	160.613.535	172.163.015
<i>Rettifiche:</i>		
Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni	72.924.050	69.406.668
Accantonamento netto a fondi e svalutazioni (incluso il fondo del personale)	(18.320.222)	(1.441.183)
Oneri finanziari netti	16.247.138	16.066.116
Oneri (Proventi) da partecipazioni	(8.761.350)	(8.275.885)
Altre variazioni non monetarie	(2.772.288)	(5.983.381)
Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante	219.930.863	241.935.350
Variazione rimanenze	84.944	1.033.503
Variazione crediti commerciali e altri crediti	(297.412)	(8.321.248)
Variazione debiti commerciali e altri debiti	23.493.973	27.561.459
Incasso credito IRES da click day 2013		10.733.776
Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante	23.281.505	31.007.490
Imposte sul reddito pagate	(59.817.530)	(39.999.143)
Restituzione sanzione AGCM (inclusa quota interessi)		2.430.343
Cash flow derivante dall'attività operativa	183.394.838	235.374.040
<i>Investimenti in immobilizzazioni:</i>		
- immateriali (*)	(58.174.362)	(37.165.109)
- materiali	(25.166.526)	(18.697.782)
- finanziarie		30
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni:</i>		
- materiali e immobiliari	432.981	311.107
Altre attività finanziarie correnti		13.300.000
Dividendi incassati	10.766.225	6.271.010
Cash flow derivante dall'attività di investimento	(72.141.682)	(35.980.744)
<i>Variazione indebitamento finanziario lordo:</i>		
- incremento netto indebitamento a breve e m/l termine	(21.360.723)	(19.830.823)
Incremento / (decremento) netto altre attività e passività finanziarie	(21.322)	(7.238.447)
Dividendi distribuiti	(138.649.956)	(70.288.319)
Interessi e commissioni pagate	(16.843.596)	(16.182.750)
Interessi incassati	102.233	1.849
Cash flow derivante dall'attività di finanziamento	(176.773.364)	(113.538.490)
Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide	(65.520.208)	85.854.806
Disponibilità liquide di inizio esercizio	152.983.556	67.128.750
Disponibilità liquide di fine esercizio	87.463.348	152.983.556

(*) Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per l'esercizio 2019 è pari a 36.091 migliaia di euro a fronte di 15.171 migliaia di euro dell'esercizio 2018.

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

(in euro)	Capitale	Riserva da prima conversione agli IFRS (escluso OCI)	Riserva Altre partecipazioni	Riserva di cash flow hedge	Riserva Utile / (Perdita) Attuariale	Riserva straordinaria	Riserva legale	Altre riserve	Totale riserve	Risultato dell'esercizio	Totale patrimonio netto
Saldo al 1 gennaio 2018	27.500.000	14.813.951	1	(4.953.179)	(1.214.784)	156.348.165	5.500.000	60.288.176	230.782.330	76.945.175	335.227.505
Operazioni con gli azionisti											
Destinazione dell'utile di esercizio 2017 e relativa distribuzione di dividendi						6.645.175			6.645.175	(76.945.175)	(70.300.000)
Altri movimenti											
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				1.338.311	835.308				2.173.619		2.173.619
Impatto applicazione IFRS 9 (*)				(720)		720					
Risultato dell'esercizio										123.489.400	123.489.400
Saldo al 31 dicembre 2018	27.500.000	14.813.951	1	(3.615.588)	(379.476)	162.994.060	5.500.000	60.288.176	239.601.124	123.489.400	390.590.524
Operazioni con gli azionisti											
Destinazione dell'utile di esercizio 2018 e relativa distribuzione di dividendi						24.689.400			24.689.400	(123.489.400)	(98.800.000)
Delibera di distribuzione dei dividendi del 30/09/2019 (**)						(124.600.000)			(124.600.000)		(124.600.000)
Altri movimenti											
Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo				1.355.515	(2.882.360)				(1.526.845)		(1.526.845)
Risultato dell'esercizio										111.565.581	111.565.581
Saldo al 31 dicembre 2019	27.500.000	14.813.951	1	(2.260.073)	(3.261.836)	63.083.460	5.500.000	60.288.176	138.163.679	111.565.581	277.229.260

(*) Effetto derivante dall'applicazione delle modifiche all'IFRS 9 – "Financial Instruments" a seguito del quale la variazione di time value dell'esercizio 2017, pari a 720 euro, rilevata nella valutazione dei contratti derivati secondo il modello cash flow hedge, è rilevata direttamente a Patrimonio Netto (Riserva di cash flow hedge) per pari ammontare.

(**) Distribuzione di riserve disponibili

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO SEPARATO

1. INFORMAZIONI GENERALI

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

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

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

sione del 7 maggio 1962).

Al 31 dicembre 2019 SEA non detiene azioni proprie e la suddivisione dell'azionariato è esposta nella tabella sottostante:

La Società, a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario in data 17 aprile 2014, denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" e dell'ammissione a quotazione dei relativi valori mobiliari sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, ha acquisito la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell'art.16, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n. 39/2010.

Categoria	Percentuale di possesso
Comune di Milano	54,81%
Comune di Busto Arsizio	0,06%
Altri azionisti pubblici	0,08%
Totale azionisti pubblici	54,95%
2i-Aeroporti SpA	36,39%
F2i Sgr SpA	8,62%
Altri azionisti privati	0,04%
Totale azionisti privati	45,05%
Totale	100,00%

La Società, a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario in data 17 aprile 2014, denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" e dell'ammissione a quotazione dei relativi valori mobiliari sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla Irish Stock Exchange, ha acquisito la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP) ai sensi dell'art.16, comma 1, lett. a) del D.Lgs. n. 39/2010.

2. SINTESI DEI PRINCIPI CONTABILI ADOTTATI

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio separato di SEA chiuso al 31 dicembre 2019.

Gli schemi di bilancio sono redatti in unità di euro, le tabelle incluse nelle note esplicative sono redatte in migliaia di euro.

2.1 Base di preparazione

Il Regolamento Europeo (CE) n°1606/2002 del 19 lu-

glio 2002, ha introdotto l'obbligo, a partire dall'esercizio 2005, di applicazione degli *International Financial Reporting Standards* ("IFRS"), emanati dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB"), e adottati dall'Unione Europea per la redazione dei bilanci consolidati delle società aventi titoli di capitale e/o debito quotati presso uno dei mercati regolamentati della Comunità europea. A seguito del suddetto Regolamento europeo, il 28 febbraio 2005 è stato emesso il Decreto Legislativo n. 38, con il quale è stata disciplinata, tra l'altro, l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci consolidati di società non quotate. SEA ha deciso di avvalersi di detta opzione per la predisposizione del proprio bilancio consolidato a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006. Il medesimo Decreto Legislativo (al quarto comma dell'art. 4) ha disciplinato inoltre l'opzione di applicare gli IFRS per la redazione dei bilanci separati inclusi nei bilanci consolidati redatti in accordo con gli IFRS. SEA ha deciso di avvalersi anche di detta opzione a partire dal bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011. Per detto bilancio separato, è stata pertanto identificata quale data di transizione agli IFRS il 1° gennaio 2010.

Con "IFRS" si intendono anche gli *International Accounting Standards* ("IAS") tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'IFRS *Interpretation Committee*, precedentemente denominato *International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC") e ancor prima *Standing Interpretations Committee* ("SIC").

Il presente bilancio è stato redatto in conformità agli IFRS in vigore alla data di approvazione dello stesso e ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/2005.

In particolare, si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente agli esercizi presentati nel documento. Il bilancio è stato pertanto predisposto sulla base delle migliori conoscenze degli IFRS e tenuto conto della migliore dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento, come meglio di seguito specificato.

Il Bilancio separato è stato redatto nel presupposto della continuazione dell'attività, utilizzando quindi principi propri di una azienda in funzionamento. La Direzione della Società ha valutato che, pur in presenza di un difficile contesto economico e finanziario, non sussistono incertezze sulla continuità aziendale considerando i livelli di capitalizzazione esistenti e non rilevando l'esistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale, operativo e di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la Situazione Patrimoniale-Finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente", per il Conto Economico lo schema

scalare con la classificazione dei costi per natura e per il Rendiconto Finanziario il metodo di rappresentazione indiretto. Ove presenti sono stati inoltre evidenziati gli ammontari delle posizioni o transazioni con Parti Correlate.

Gli schemi utilizzati, come sopra specificato, sono quelli che meglio rappresentano la situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società.

Si precisa che ai fini di una migliore esposizione di bilancio, lo schema di Conto Economico è stato presentato in due distinte tabelle denominate: a) Conto Economico e b) Conto Economico Complessivo.

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

La Società, a seguito dell'emissione su mercato regolamentato del prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021", ha adottato i principi contabili IFRS 8 "Settori operativi" e IAS 33 "Utile per azione", la cui informativa è esposta nel Bilancio Consolidato alla Nota 7 e 9.13.

Il presente bilancio è assoggettato a revisione contabile da parte della società di revisione Deloitte & Touche SpA.

2.2 Principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili dal 1° gennaio 2019

Si riportano di seguito i principi contabili internazionali e gli emendamenti la cui applicazione è obbligatoria a partire dal 1° gennaio 2019, a seguito del completamento delle relative procedure di omologazione da parte delle autorità competenti.

Descrizione	Data di omologa	Pubblicazione in G.U.C.E.	Data di efficacia prevista dal principio	Data di efficacia per SEA
<i>IFRS 16 Leases</i>	31 ott '17	09 nov '17	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	01 gen '19
<i>Amendments to IFRS 9 Prepayment features with negative compensation</i>	22 mar '18	26 mar '18	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	01 gen '19
<i>IFRIC 23 Uncertainty over income tax treatments</i>	23 ott '18	24 ott '18	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	01 gen '19
<i>Amendments to IAS 28 Long-term interests in associates and joint ventures</i>	08 feb '19	11 feb '19	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	01 gen '19
<i>Amendments to IAS 19 Plan amendment Curtailment or Settlement</i>	13 mar '19	14 mar '19	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	01 gen '19
<i>Annual improvements to IFRS standards 2015-2017 cycle</i>	14 mar '19	15 mar '19	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen '19	01 gen '19

L'adozione di tali emendamenti e interpretazioni, ove applicabili, ha avuto gli effetti di seguito riportati sul bilancio 2019 della Società.

IFRS 16 - Leasing

In occasione della redazione del bilancio al 31 dicembre 2019, SEA ha recepito i criteri di rilevazione e valutazione dei contratti di leasing, previsti dal principio contabile IFRS 16. La Società ha optato per l'applicazione del "*Cumulative Catch-up Approach*" per i leasing precedentemente classificati come operativi che ha comportato un incremento dei diritti di utilizzo beni in leasing di 4,7 milioni di euro, in contropartita ad un incremento dei debiti finanziari per beni in leasing. Pertanto, non si rilevano effetti cumulativi a rettifica del saldo di apertura del patrimonio netto ed i dati del periodo comparativo non sono stati rideterminati. Il nuovo principio contabile dei contratti di leasing (IFRS 16), applicato dalla Società a partire dal 1° gennaio 2019, prevede in sintesi:

- nello stato patrimoniale, la rilevazione di un'attività, rappresentativa del diritto d'uso del bene (di seguito "Diritto di utilizzo beni in leasing"), e di una passività (di seguito "*lease liability*") corrente e non corrente, rappresentativa dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti dal contratto; come consentito dal principio, il "Diritto di utilizzo beni in leasing" è rilevato in una voce distinta dell'attivo mentre la *lease liability* non è rilevata distintamente ma è inclusa nelle voci "Passività finanziarie correnti" e "Passività finanziarie non correnti";
- nel conto economico la rilevazione degli ammortamenti del "Diritto di utilizzo beni in leasing" e, nella voce "Oneri finanziari" la rilevazione degli interessi passivi maturati sulla *lease liability*. Tale nuova im-

postazione si sostituisce ai canoni di leasing operativi rilevati tra gli "Altri costi operativi" coerentemente con quanto previsto dal principio contabile in vigore sino all'esercizio 2018. Il conto economico include inoltre i canoni relativi a contratti di leasing di breve durata (*short-term lease*) e di modico valore (inferiore a 5 migliaia di euro);

- nel rendiconto finanziario, la rilevazione dei pagamenti relativi alla quota del capitale della passività del leasing tra le attività di finanziamento. Gli interessi passivi sono rilevati nel flusso di cassa netto da attività operativa.

I seguenti espedienti pratici ("*practical expedients*") sono stati attuati nella *transition* al nuovo principio IFRS 16:

- i leasing in cui l'attività sottostante era di modesto valore (inferiore a 5 migliaia di euro) non sono rientrati nell'applicazione dell'IFRS 16;
- i leasing che al 1° gennaio 2019 avevano una durata residua inferiore ai 12 mesi non sono rientrati nell'applicazione dell'IFRS 16;
- la Società ha applicato un unico tasso di attualizzazione in quanto il portafoglio di leasing è ritenuto con caratteristiche ragionevolmente simili (classe di attività sottostante simile in un contesto economico simile) alla data del 1° gennaio 2019.

I contratti IFRS 16 stipulati da SEA sono essenzialmente riconducibili a contratti relativi ad attrezzature, macchine elettroniche e a contratti di noleggio per autovetture e automezzi di piazzale. Nel seguente schema si riporta la situazione patrimoniale e finanziaria al 31 dicembre 2018 e al 1° gennaio 2019 con evidenza e valorizzazione, sui saldi di apertura, degli impatti derivanti dall'adozione del principio contabile IFRS 16.

(in euro)	31 dicembre 2018	Impatto introduzione IFRS 16 al 1° gennaio 2019	1° gennaio 2019
Immobilizzazioni immateriali	958.046.357		958.046.357
Immobilizzazioni materiali	154.269.436		154.269.436
Diritto d'uso beni in leasing		4.718.740	4.718.740
Investimenti immobiliari	3.407.594		3.407.594
Partecipazioni in società controllate e collegate	50.445.566		50.445.566
Altre partecipazioni	26.134		26.134
Imposte differite attive	55.121.688		55.121.688
Altri crediti non correnti	118.729		118.729
Totale Attività non correnti	1.221.435.504	4.718.740	1.226.154.244
Rimanenze	1.915.141		1.915.141
Crediti commerciali	117.601.550		117.601.550
Crediti finanziari correnti	28.410.346		28.410.346
Crediti per imposte	878.585		878.585
Altri crediti correnti	6.257.359		6.257.359
Cassa e disponibilità liquide	152.983.556		152.983.556
Totale Attivo corrente	308.046.537	0	308.046.537
TOTALE ATTIVO	1.529.482.041	4.718.740	1.534.200.781
Capitale sociale	27.500.000		27.500.000
Altre riserve	239.601.124		239.601.124
Utile dell'esercizio	123.489.400		123.489.400
PATRIMONIO NETTO	390.590.524	0	390.590.524
Fondo rischi e oneri	164.198.271		164.198.271
Fondi relativi al personale	45.187.506		45.187.506
Altri debiti non correnti	13.963.564		13.963.564
Passività finanziarie non correnti	523.605.255	3.490.274	527.095.529
Totale Passività non correnti	746.954.596	3.490.274	750.444.870
Debiti commerciali	156.586.278	(126.308)	156.459.970
Debiti per imposte dell'esercizio	17.463.927		17.463.927
Altri debiti correnti	188.303.215		188.303.215
Passività finanziarie correnti	29.583.501	1.354.774	30.938.275
Totale Passivo corrente	391.936.921	1.228.466	393.165.387
TOTALE PASSIVO	1.138.891.517	4.718.740	1.143.610.257
TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO	1.529.482.041	4.718.740	1.534.200.781

Con riferimento agli altri principi contabili applicabili a partire dal 1° gennaio 2019 non ci sono impatti sul bilancio della Società.

2.3 Principi contabili, modifiche e interpretazioni non ancora applicabili e non adottati in via anticipata dalla Società

Di seguito sono indicati i principi contabili internazionali, le interpretazioni e le modifiche a esistenti principi contabili e interpretazioni, ovvero specifiche previsioni contenute nei principi e nelle interpretazioni approvati dallo IASB che non sono ancora state omologate per l'adozione in Europa o che, seppur omologati per l'adozione in Europa, alla data di approvazione del presente documento non sono ancora applicabili e non sono stati adottati in via anticipata dalla Società:

Descrizione	Omologato alla data del presente documento	Data di efficacia prevista dal principio
<i>Amendments to IAS 1 e IAS 8 Definition of Material</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2020
<i>Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS7 Interest rate benchmark reform</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2020
<i>Amendments to references to the conceptual framework in IFRS standards</i>	SI	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2020
<i>Amendments to IFRS 3 _Definition of a Business</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2020
<i>IFRS 17 Insurance Contracts</i>	NO	Esercizi che iniziano a partire dal 01 gen 2021

Si precisa che non sono stati applicati anticipatamente principi contabili e/o interpretazioni, la cui applicazione risulterebbe obbligatoria per periodi che iniziano successivamente al 31 dicembre 2019 e gli amministratori non si attendono effetti significativi.

2.4 Criteri di valutazione

Aggregazioni aziendali e avviamento

Nel caso di acquisizione da terzi di aziende o rami di azienda, le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili, sono rilevate al loro valore corrente (*fair value*) alla data di acquisizione.

La differenza positiva tra il costo di acquisto e il valore corrente di tali attività e passività è iscritta come avviamento ed è classificata come attività immateriale a vita indefinita.

L'eventuale differenza negativa (*badwill*) è invece rilevata a conto economico al momento dell'acquisizione.

I costi connessi alle aggregazioni aziendali sono rilevati a conto economico.

L'avviamento è rilevato inizialmente al costo ed è ridotto successivamente solo per le riduzioni di valore cumulate.

Annualmente, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità che abbia subito una riduzione di valore, l'avviamento è sottoposto a verifiche per identificare eventuali riduzioni di valore, secondo quanto previsto dal principio IAS 36 (Riduzione di valore delle attività); il valore originario non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Non si effettuano rivalutazioni dell'avviamento, neanche in applicazioni di leggi specifiche.

Eventuali passività connesse alle aggregazioni aziendali per pagamenti sottoposti a condizione vengono rilevate alla data di acquisizione delle aziende e dei rami di azienda relativi alle aggregazioni aziendali.

In caso di cessione di una parte o dell'intera impresa precedentemente acquisita e dalla cui acquisizione era emerso un avviamento, nella determinazione della plusvalenza o delle minusvalenze da cessione si tiene conto del corrispondente valore residuo dell'avviamento.

Immobilizzazioni immateriali

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

(a) Diritti sui beni in concessione

I "Diritti sui beni in concessione" rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione (c.d. metodo dell'attività immateriale) in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e la costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. Il valore corrisponde al *fair value* dell'attività di progettazione e costruzione

maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati, nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23, durante la fase di costruzione. Il *fair value* dei servizi di costruzione è determinato sulla base dei costi effettivamente sostenuti maggiorati di un 6% rappresentativo della remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività, così come previsto dall'IFRIC 12. Il concessionario deve rilevare e valutare i ricavi per i servizi che presta conformemente all'IFRS 15. Se il *fair value* dei servizi ricevuti (nel caso specifico il diritto a sfruttare il bene) non può essere determinato con attendibilità, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi di costruzione effettuati. La successiva contabilizzazione del corrispettivo ricevuto come attività finanziaria e come attività immateriale viene descritta nel dettaglio nei paragrafi 23-26 dell'IFRIC 12.

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori in accordo con l'IFRS 15 e tale valutazione confluisce nel rigo di conto economico "Ricavi per lavori su beni in concessione".

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

I beni in concessione vengono ammortizzati lungo la durata della concessione, con l'utilizzo di aliquote costanti determinate con riferimento alla scadenza della concessione, poiché si presuppone che i benefici economici futuri del bene verranno utilizzati dal concessionario. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici.

Il fondo ammortamento e il fondo di ripristino e sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura degli oneri di ripristino e sostituzione dei componenti soggetti a usura dei beni in concessione.

Si rimanda a tal proposito al successivo paragrafo "Fondi rischi e oneri – Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione".

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

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

Brevetti, concessioni, licenze, marchi e diritti simili

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

Computer software

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

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

Immobilizzazioni materiali

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

Beni immobili

I beni immobili, in parte finanziati dallo Stato, sono in parte rappresentati da immobilizzazioni materiali acquisite dalla Società nell'osservanza della Convenzione 2001 (che rinnova la precedente concessione del 7 maggio 1962). La Convenzione 2001 prevede l'obbligo a carico di SEA di provvedere alla manutenzione e all'esercizio di tutti i beni aeroportuali strumentali all'esercizio dell'attività d'impresa e il diritto di realizzare opere sul sedime aeroportuale, che rimangono di proprietà di SEA fino alla data di scadenza della Convenzione 2001, fissata per il 4 maggio 2041. In bilancio, le immobilizzazioni sono espresse al netto dei contributi erogati dallo Stato.

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

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

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

Beni mobili

I beni mobili di proprietà sono rappresentati da immobilizzazioni acquisite a titolo oneroso dalla Società non soggetti a obbligo di restituzione.

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

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

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

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

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

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

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

Diritto d'uso su beni in leasing

Tale voce comprende la rilevazione e valutazione dei contratti di leasing contabilizzati secondo quanto previsto dal principio contabile IFRS 16 che si sostanzia nella rilevazione di un'attività, rappresentativa del diritto d'uso del bene e di una passività finanziaria corrente e non corrente, rappresentativa dell'obbligazione ad effettuare.

Gli ammortamenti dell'attività sono addebitati al conto economico su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare il diritto lungo la durata del contratto di leasing.

Gli interessi passivi maturati sulla passività finanziaria sono rilevati mensilmente nella voce di conto economico "Oneri finanziari".

I contratti IFRS 16 stipulati da SEA sono essenzialmente riconducibili a contratti relativi ad attrezzature, macchine elettroniche e a contratti di noleggio per autovetture e automezzi di piazzale.

I contratti di leasing di breve durata oppure di importo inferiore a 5 migliaia di euro sono, invece, rilevati direttamente a conto economico nella voce "Altri costi operativi"; il costo è rappresentato dalle quote dei canoni di leasing previste nel contratto.

Investimenti immobiliari

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

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

Partecipazioni in società controllate e collegate

Le partecipazioni in imprese controllate e in imprese collegate sono valutate al costo di acquisto (comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione), eventualmente ridotto per perdite di valore in conformità a quanto previsto dallo IAS 36.

La differenza positiva, quando emergente all'atto dell'acquisto con parti terze, tra il costo di acquisizione e la quota di patrimonio netto a valori correnti della partecipata di competenza della Società è, pertanto, inclusa nel valore di carico della partecipazione.

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono sottoposte ogni anno o, se necessario più frequentemente, a verifica per rilevare eventuali perdite di valore. Qualora esistano evidenze che tali partecipazioni abbiano subito una perdita di valore, la stessa è rilevata nel conto economico come svalutazione. Nel caso l'eventuale quota di pertinenza della Società delle perdite della partecipata ecceda il valore contabile della parte-

cipazione, e la Società abbia l'obbligo di risponderne, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata come fondo per rischi ed oneri nel passivo dello stato patrimoniale. Qualora, successivamente, la perdita di valore venga meno o si riduca, è rilevato a conto economico un ripristino di valore nei limiti del costo originario.

Perdite di valore delle attività

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

Attività finanziarie

Al momento della loro iniziale rilevazione, le attività finanziarie sono classificate, secondo quanto previsto dall'IFRS 9, in una delle seguenti categorie in funzione del modello di business della Società per la gestione delle attività finanziarie e delle caratteristiche relative ai flussi finanziari contrattuali delle attività finanziarie.

Categoria	Modello di business	Caratteristiche dei flussi di cassa
Costo ammortizzato	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale
Fair value through other comprehensive income (anche "FVOCI")	L'attività finanziaria è detenuta al fine di incassarne i flussi di cassa contrattuali, sia quelli derivanti dalla eventuale vendita delle attività stesse	I flussi di cassa sono rappresentati esclusivamente dal pagamento degli interessi e dalla restituzione del capitale
Fair value through profit or loss (anche "FVTPL")	Diverso da quello previsto per costo ammortizzato e per FVOCI	Diverse da quelle previste per il costo ammortizzato e FVOCI

Le attività finanziarie rappresentate da strumenti di equity di altre entità (i.e. partecipazioni in società diverse dalle controllate, collegate ed a controllo congiunto), non detenute con finalità di trading, possono essere classificate nella categoria FVOCI. Questa scelta, effettuata strumento per strumento, prevede che le variazioni di *fair value* siano rilevate nelle "Altre componenti del risultato complessivo" e non siano rigirate a conto economico né in sede di cessione né di impairment degli stessi.

Nonostante quanto sopra riportato, al momento della rilevazione iniziale è possibile designare irrevocabilmente l'attività finanziaria come valutata al fair value (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio se così facendo elimina o riduce significativamente un'incoerenza nella valutazione o nella rilevazione (talvolta definita come «asimmetria contabile») che altrimenti risulterebbe dalla valutazione su basi diverse.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati sono classificati come strumenti di copertura, secondo i criteri dell'IFRS 9 al paragrafo 6.4, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata periodicamente, è elevata.

Le relazioni di copertura sono di tre tipi:

1. *fair value hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro le variazioni del *fair value* dell'attività o passività rilevata che è attribuibile a un rischio che potrebbe influenzare il risultato d'esercizio. L'utile o la perdita sullo strumento di copertura sono rilevati nel conto economico (o nelle "Altre componenti del risultato complessivo", se lo strumento di copertura copre uno strumento rappresentativo di capitale per il quale la Società ha scelto di presentare le variazioni del *fair value* nelle "Altre componenti del risultato complessivo");
2. *cash flow hedge* in caso di copertura dell'esposizione contro la variabilità dei flussi finanziari attribuibile a un particolare rischio associato con tutte le attività o passività rilevate o una loro componente o a un'operazione programmata altamente probabile e che potrebbe influire sul risultato d'esercizio. La copertura è contabilizzata come segue: a) la riserva di patrimonio netto per la copertura dei flussi finanziari è rettificata al minore tra l'utile o la perdita cumulati sullo strumento di copertura dall'inizio della copertura e la variazione cumulata del *fair value* dell'elemento coperto dall'inizio della copertura; b) la parte di utile o perdita sullo strumento di copertura che risulta essere una copertura efficace viene rilevata in una riserva di patrimonio netto (e in particolare nelle "Altre componenti del risultato complessivo"). Eventuali utili o perdite residui sullo strumento di copertura rappresentano la parte inefficace della copertura che sono rilevate nel conto economico nella voce "Proventi/oneri finanziari";
3. copertura di un investimento netto in una gestione estera (come definito nello IAS 21) è contabilizzata in modo simile alle coperture di flussi finanziari.

Le relazioni di copertura della Società si qualificano per l'hedge accounting in base all'IFRS 9. Dato che gli elementi fondamentali degli strumenti di copertura corrispondono a quelli dei corrispettivi elementi coperti, le relazioni di copertura sono efficaci in base ai criteri di valutazione dell'efficacia dell'IFRS 9. Quando dei contratti di opzione sono utilizzati per coprire delle operazioni programmate altamente probabili, la Società designa solo il valore intrinseco delle opzioni quale strumento di copertura. In base all'IFRS 9, le variazioni nel valore temporale di opzioni relative all'elemento coperto sono riconosciute negli altri elementi del conto economico complessivo e sono cumulate nella riserva di copertura nel patrimonio netto. L'IFRS 9 richiede che il trattamento contabile relativo al valore temporale non designato di un'opzione sia applicato in maniera retrospettiva. Pertanto, al 1° gennaio 2018 la riserva straordinaria è stata incrementata di 720 euro con riconoscimento diretto della variazione a Patrimonio Netto nella riserva di *cash flow hedge*, in quanto rappresentativi della variazione di

time value dell'esercizio 2017. Si rimanda alla Nota 4.2 per un'informativa dettagliata in merito alle attività di gestione del rischio della Società.

Crediti commerciali e altri crediti

I crediti commerciali e gli altri crediti che non hanno una significativa componente di finanziamento (determinata in conformità all'IFRS 15) sono riconosciuti inizialmente al prezzo dell'operazione, rettificato per tener conto delle perdite attese lungo la durata del credito. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi, esclusi gli importi riscossi per conto terzi. Il corrispettivo promesso nel contratto con il cliente può includere importi fissi, importi variabili o entrambi.

La riduzione di valore per la rilevazione e la valutazione del fondo svalutazione crediti segue i criteri indicati nell'IFRS 9 al paragrafo 5.5. L'obiettivo è rilevare le perdite attese lungo tutta la vita del credito considerando tutte le informazioni ragionevoli e dimostrabili, comprese quelle indicative degli sviluppi attesi.

I crediti sono quindi esposti al netto degli accantonamenti al fondo svalutazione. Se negli esercizi successivi la riduzione di valore dell'attività è accertata, il fondo svalutazione è utilizzato a fronte oneri; diversamente, se vengono meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del prezzo dell'operazione. Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 4.1.

Rimanenze

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

Le rimanenze sono esposte al netto delle svalutazioni effettuate al fine di adeguare il valore delle giacenze di magazzino al presunto valore di realizzo o sostituzione.

Disponibilità liquide

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

Fondi rischi e oneri

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

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nella apposita sezione informativa su impegni e rischi e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

Fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione

Il trattamento contabile degli interventi che il concessionario effettua sui beni oggetto di concessione, a norma dell'IFRIC 12, è diverso a seconda della diversa natura degli interventi stessi: gli interventi di normale manutenzione del bene sono manutenzioni ordinarie e pertanto rilevate a conto economico; gli interventi di sostituzione e manutenzione programmata del bene a una data futura, considerato che l'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione di un bene fisico ma di un diritto, devono essere rilevati a norma dello IAS 37 - "Accantonamenti e passività potenziali" - che stabilisce l'addebito a conto economico di un accantonamento e, in contropartita, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il fondo ripristino e sostituzione dei beni in concessione accoglie, pertanto, la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e fino al termine della concessione, finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

Si precisa che il fondo di ripristino e sostituzione dei beni si riferisce unicamente alle immobilizzazioni che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 (ossia beni in concessione classificati nelle immobilizzazioni immateriali).

Fondi relativi al personale

Fondi pensione

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita (contributo al Servizio Sanitario nazionale e contributi all'INPS per i piani pensionistici) che piani a benefici definiti.

Un piano a contribuzione definita è un piano al quale SEA partecipa mediante versamenti fissi a soggetti terzi gestori di fondi e in relazione al quale non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attività per far fronte agli obblighi nei confronti dei dipendenti per il periodo in corso e i precedenti. Per i piani a contribuzione definita, SEA versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano contributivo. Nei programmi con benefici definiti, l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione, pertanto il relativo onere è imputato al conto economico di competenza in base al calcolo attuariale. La passività iscritta nel bilancio per i piani a benefici definiti corrisponde al valore attuale dell'obbligazione alla data di bilancio, al netto, ove applicabile, del *fair value* delle attività del piano. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono determinati annualmente da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico.

Gli utili e perdite attuariali, in conformità ai disposti dello IAS 19R, sono rilevati direttamente nel patrimonio netto in una specifica riserva denominata "Riserva utile/perdita attuariale".

Si segnala che, in seguito alle modifiche apportate alla regolamentazione del Fondo trattamento di fine rapporto dalla Legge 27 dicembre 2006 n. 296 e successivi Decreti e Regolamenti emanati nel corso del primo semestre del 2007, il Fondo di trattamento di fine rapporto dovuto ai dipendenti ai sensi dell'articolo 2120 del codice civile, ricade nella categoria dei piani a benefici definiti per la parte maturata prima dell'applicazione della nuova normativa e nella categoria dei piani a contribuzione definita per la parte maturata dopo l'applicazione della nuova norma.

Benefici per cessazione del rapporto di lavoro

I benefici per cessazione del rapporto di lavoro sono corrisposti ai dipendenti quando il dipendente termina il suo rapporto di lavoro prima della normale data di pen-

sionamento, o quando un dipendente accetta la rescissione volontaria del contratto. La Società contabilizza i benefici per cessazione del rapporto di lavoro quando è dimostrabile che la chiusura del rapporto di lavoro è in linea con un formale piano che definisce la cessazione del rapporto stesso, o quando l'erogazione del beneficio è il risultato di un processo di incentivazione all'uscita.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie e le altre obbligazioni a pagare, ad esclusione delle categorie indicate dall'IFRS 9 al paragrafo 4.2, sono inizialmente iscritte al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso effettivo di interesse. Se vi è un cambiamento dei flussi di cassa attesi ed esiste la possibilità di stimarli attendibilmente, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo che la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno 12 mesi dopo la data di riferimento.

Gli acquisti e le vendite di passività finanziarie sono contabilizzati alla data valuta della relativa regolazione.

Le passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Debiti commerciali e altri debiti

I debiti commerciali e gli altri debiti sono riconosciuti inizialmente al costo ammortizzato.

Operazioni di reverse factoring-factoring indiretto

Al fine di garantire l'accesso facilitato al credito per i propri fornitori, la Società ha posto in essere accordi di *reverse factoring* o *factoring* indiretto (pro-solvendo). Sulla base delle strutture contrattuali in essere il fornitore ha la possibilità di cedere a propria discrezione, i crediti vantati verso la Società ad un istituto finanziatore ed incassarne l'ammontare prima della scadenza.

I tempi di pagamento previsti in fattura non sono oggetto di ulteriori dilazioni concordate tra il fornitore e la Società e pertanto non onerosi.

In tale contesto i rapporti, per i quali viene mantenuta la primaria obbligazione con il fornitore e l'eventuale dilazione, ove concessa, non comportando una modifica nei termini di pagamento, mantengono la loro natura e pertanto rimangono classificati tra le passività commerciali.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi sono rilevati affinché il trasferimento al cliente dei beni o servizi promessi sia espresso in un importo (espresso al netto dell'imposta sul valore aggiunto e degli sconti) che rifletta il corrispettivo a cui si aspetta di avere diritto in cambio dei beni o servizi.

La contabilizzazione avviene quando (o man mano che) la Società adempie all'obbligazione di fare trasferendo al cliente il bene o servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per controllo dell'attività si intende la capacità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il controllo include la capacità di impedire ad altre entità di decidere dell'uso dell'attività e di trarne benefici. I benefici dell'attività sono i flussi finanziari potenziali (flussi in entrata o risparmi sui flussi in uscita) che possono essere ottenuti direttamente o indirettamente.

Per ogni obbligazione di fare adempiuta nel corso del tempo, i ricavi sono rilevati nel corso del tempo, valutando i progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione di fare.

I ricavi generati dalla Società si riferiscono alla vendita di beni e servizi nel corso del periodo, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 7.1; in accordo all'IFRS 15 paragrafo 114 la Società disaggrega i ricavi rilevati derivanti dai contratti con i clienti in categorie che illustrano in che modo i fattori economici incidano sulla natura, l'importo, la tempistica e il grado di incertezza dei ricavi e dei flussi finanziari.

I ricavi sono esposti al netto degli incentivi concessi ai vettori, e determinati in funzione del numero di passeggeri trasportati, e fatturati dai vettori stessi alla Società per il *i*) mantenimento del traffico presso gli scali ovvero *ii*) per lo sviluppo del traffico tramite il potenziamento di rotte esistenti o inserimento di nuove rotte.

Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi maturati nell'esercizio relativi alle attività di costruzione sono iscritti in relazione allo stato di avanzamento dei lavori secondo il metodo della percentuale di completamento e, sulla base dei costi sostenuti per tali attività maggiorati di una percentuale del 6% rappresentativa della miglior stima, sia della remunerazione dei costi interni dell'attività di direzione lavori e progettazione svolta da SEA, sia del *mark up* per l'attività svolta al pari di un *general constructor* (come previsto dall'IFRIC 12).

Contributi pubblici

I contributi pubblici sono rilevati in presenza di una delibera formale di attribuzione da parte del soggetto ero-

gante per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti (IAS 20).

Contributi in conto capitale

I contributi pubblici in conto capitale che si riferiscono a immobili, impianti e macchinari sono registrati a riduzione del valore di acquisizione dei cespiti cui si riferiscono.

Contributi in conto esercizio

I contributi diversi dai contributi in conto capitale sono accreditati al conto economico nella voce "Ricavi di gestione".

Riconoscimento dei costi

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

Proventi finanziari

I proventi finanziari sono rilevati per competenza e includono gli interessi attivi sui fondi investiti, le differenze di cambio attive e i proventi derivanti dagli strumenti finanziari, quando non compensati nell'ambito di operazioni di copertura. Gli interessi attivi sono imputati a conto economico al momento della loro maturazione, considerando il rendimento effettivo.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza e includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell'interesse effettivo e le differenze cambio passive. Gli oneri finanziari, sostenuti a fronte di investimenti in attività, per le quali normalmente trascorre un determinato periodo di tempo per rendere l'attività pronta per l'uso o per la vendita (*qualifying asset*), sono capitalizzati e ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono, conformemente a quanto previsto dalla nuova versione dello IAS 23.

Imposte

Le imposte correnti IRES e IRAP sono calcolate sulla base del reddito imponibile dell'esercizio, applicando le aliquote fiscali vigenti alla data di bilancio.

Le imposte differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, a eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, per la quota non compensata dalle imposte differite passive,

sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale possano essere recuperate. Le imposte differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali, che si prevedono saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte. L'iscrizione di attività per imposte anticipate è effettuata quando il loro recupero è considerato probabile. Tali attività e passività non sono rilevate se le differenze temporanee derivano da avviamento o dall'iscrizione iniziale (non in operazioni di aggregazioni di imprese) di altre attività o passività in operazioni che non hanno influenza né sul risultato contabile né sul risultato imponibile.

Il valore di carico delle attività fiscali differite è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili tali da consentire in tutto o in parte il recupero di tali attività.

Le imposte correnti e differite sono rilevate nel conto economico, a eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto e nel conto economico complessivo. Le imposte sono compensate quando applicate dalla medesima autorità fiscale e quando sussiste un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le tasse sugli immobili, sono incluse tra gli "Altri costi operativi".

Dividendi

Il debito per dividendi da distribuire ai soci è rilevato nell'esercizio in cui la distribuzione è approvata dall'Assemblea.

3. STIME E ASSUNZIONI

La predisposizione dei bilanci richiede da parte degli Amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. L'applicazione di tali stime e assunzioni influenza gli importi riportati negli schemi di bilancio, quali lo stato patrimoniale, il conto economico e il rendiconto finanziario, nonché l'informativa fornita.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che, relativamente alla Società, richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli Amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali, un cambiamento nelle

condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate, potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari.

(a) Riduzione di valore delle attività

Le immobilizzazioni materiali, immateriali, le partecipazioni in società controllate e collegate e gli investimenti immobiliari sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori. Si rimanda, inoltre, al precedente paragrafo "Perdite di valore delle attività".

(b) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per la Società. Il costo di immobili, impianti e macchinari è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti e componenti. La vita utile economica delle immobilizzazioni è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri, che potrebbero avere impatto sulla vita utile, tra i quali variazioni nella tecnologia. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

(c) Fondi rischi e oneri

La Società può essere soggetta a cause e contenziosi legali, fiscali e giuslavoristici che possono derivare da tematiche particolarmente complesse soggette a un diverso grado di incertezza, compresi i fatti e le circostanze all'origine degli stessi, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante l'indeterminatezza di tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare dalle stesse.

Conseguentemente, la Direzione sentito il parere dei propri consulenti legali e degli esperti in materia legale e fiscale accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle note esplicative.

A fronte dei rischi di natura legale, fiscale e giuslavoristica, sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo delle obbligazioni in essere alla data di bilancio. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta pertanto la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono dai fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio di esercizio. Inoltre, il fondo di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, iscritto in applicazione dell'IFRIC 12, accoglie la miglior stima degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la funzionalità, operatività e sicurezza dei beni in concessione.

(d) Crediti commerciali

La Società valuta le perdite attese sui crediti commerciali al fine di riflettere, tramite l'apposizione di un specifico fondo svalutazione crediti, il presunto valore di realizzo utilizzando le informazioni ragionevoli e dimostrabili che sono disponibili, senza eccessivi costi o sforzi alla data di riferimento del bilancio su eventi passati, condizioni attuali e previsioni delle condizioni economiche future.

L'ammontare del fondo svalutazione crediti rappresenta nel tempo la migliore stima alla data operata dagli Amministratori. Tale stima è basata sui fatti e aspettative che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del bilancio separato.

(e) Lease

La transizione all'IFRS 16 introduce alcuni elementi di giudizio professionale che comportano la definizione

di alcune *policy* contabili e l'utilizzo di assunzioni e di stime in relazione al *lease term* e alla definizione dell'*incremental borrowing rate*. Le principali sono riassunte di seguito:

- La Società ha deciso di non applicare l'IFRS 16 per i contratti contenenti un *lease* che ha come attività sottostante un bene di modesto valore (inferiore a 5 migliaia di euro);
- *Lease term*: la Società ha analizzato la totalità dei contratti di *lease*, andando a definire per ciascuno di essi il *lease term*, dato dal periodo "non cancellabile" unitamente agli effetti di eventuali clausole di estensione o terminazione anticipata il cui esercizio è stato ritenuto ragionevolmente certo;
- Definizione dell'*incremental borrowing rate*: poiché nella maggior parte dei contratti di noleggio stipulati dalla Società, non è presente un tasso di interesse implicito, il tasso di attualizzazione da applicare ai pagamenti futuri dei canoni di noleggio è stato determinato come il costo medio dell'indebitamento a medio/lungo termine.

4. GESTIONE DEI RISCHI

La strategia della Società nella gestione dei rischi è finalizzata a minimizzare potenziali effetti negativi sulle proprie performance finanziarie. Alcune tipologie di rischio sono mitigate tramite il ricorso a strumenti derivati.

La gestione dei suddetti rischi è svolta identificando, valutando ed effettuando la copertura dei rischi finanziari.

4.1 Rischio di credito

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

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

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

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

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

In relazione ai tempi di pagamento applicati alla parte preponderante della clientela, si evidenzia che le scadenze sono concentrate nei trenta giorni successivi alla data di fatturazione.

I crediti commerciali sono esposti in bilancio al netto di eventuali svalutazioni che vengono prudentemente effettuate con aliquote differenziate in funzione dei diversi gradi di contenzioso sottostante alla data di bilancio. La svalutazione necessaria a ricondurre il valore nominale a quello prevedibilmente incassabile viene determinata analizzando tutti i singoli crediti e utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore.

Di seguito si riporta un quadro di sintesi dei crediti commerciali vantati nei confronti di terze parti e dei relativi fondi svalutazione:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Crediti commerciali verso clienti al lordo del relativo fondo svalutazione	202.185	203.135
- di cui scaduto	120.953	123.348
Fondo svalutazione crediti commerciali	(98.436)	(100.467)
Totale crediti commerciali verso clienti	103.749	102.668

I crediti ceduti a seguito di operazioni di *factoring* sono eliminati dall'attivo dello stato patrimoniale solo se i rischi e i benefici correlati alla loro titolarità sono stati sostanzialmente trasferiti al cessionario. I crediti ceduti che non soddisfano il suddetto requisito rimangono iscritti nel bilancio della Società sebbene siano stati legalmente ceduti. In tal caso una passività finanziaria di pari importo è iscritta nel passivo a fronte dell'anticipazione ricevuta.

La seguente tabella illustra l'anzianità dei crediti scaduti al 31 dicembre 2019 e relativo comparativo.

Crediti commerciali verso clienti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Crediti commerciali verso clienti	202.185	203.135
Di cui scaduto	120.953	123.348
da meno di 180 giorni	17.687	21.557
da oltre 180 giorni	103.266	101.791
Incidenza % dei crediti scaduti	59,8%	60,7%
Incidenza % dei crediti scaduti da meno di 180 giorni	8,7%	10,6%
Incidenza % dei crediti scaduti da più di 180 giorni	51,1%	50,1%

La seguente tabella illustra i crediti commerciali lordi al 31 dicembre 2019 e relativo comparativo, nonché il dettaglio dei crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali e dei crediti oggetto di contestazioni, con l'indicazione delle fidejussioni bancarie e depositi cauzionali a garanzia dei crediti.

Crediti commerciali verso clienti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Crediti commerciali verso clienti	202.185	203.135
(i) crediti nei confronti di controparti sottoposte a procedure concorsuali	94.746	95.645
(ii) crediti oggetto di contestazioni	18.809	19.179
Totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	88.630	88.311
Crediti scaduti diversi dai crediti sub (i) e (ii)	7.398	8.524
Fideiussioni e depositi cauzionali	62.849	56.849
Percentuale dei crediti garantiti da fideiussioni e depositi cauzionali rispetto al totale crediti commerciali al netto dei crediti sub (i) e (ii)	70,9%	64,4%

Il fondo svalutazione crediti è stato determinato tenendo in considerazione i rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere determinando un c.d. *'risk ratio'*, rappresentativo della rischiosità delle controparti commerciali, differente in base allo status del credito (in bonis o scaduto, con diverse fasce per gli scaduti in base ai giorni di *overdue*). La svalutazione dei crediti è stata quindi effettuata mediante l'utilizzo di una *provision matrix* che prevede in riga le classi di *rating* e in colonna le diverse fasce di scaduto a scadere. Il *risk ratio* calcolato rappresenta sia la probabilità che il cliente non onori il debito sia la percentuale di credito, ricavata da un'analisi dello storico, per cui il cliente potrebbe risultare inadempiente. Sono stati inoltre inclusi degli elementi di *forward looking*, quali la possibilità del management di effettuare degli accantonamenti ulteriori, che prescindono dalle indicazioni ricavate dalla matrice stessa. Le stime dell'andamento del rischio e del contesto economico sono incluse nel modello di definizione del *rating* e pertanto sono costantemente aggiornate per rispecchiare il rischio effettivo, al fine di garantire una copertura completa del rischio credito affrontato dalla società.

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposta SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente e indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento. Nel corso del 2019 i rischi di mercato cui è stata soggetta SEA sono:

- a) rischio tasso di interesse;
- b) rischio tasso di cambio;
- c) rischio prezzo delle *commodity*.

a) Rischio tasso di interesse

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

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

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

Al 31 dicembre 2019, l'indebitamento finanziario lordo di SEA è costituito da finanziamenti a medio/lungo termine (quote a medio/lungo termine dei finanziamenti) e a breve termine (costituiti esclusivamente dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi). Si segnala che alla data di chiusura dell'esercizio la Società non ha indebitamento a breve termine.

Il debito a medio/lungo termine al 31 dicembre 2019 è rappresentato nella tabella seguente, in cui il tasso di ciascun finanziamento è espresso al valore nominale (che include uno spread compreso fra lo 0,20% e il 1,62%, e non considera l'effetto delle operazioni di copertura e il costo di eventuali garanzie accessorie).

Contratti di finanziamento a medio-lungo termine

(in migliaia di euro)	Scadenza	31 dicembre 2019		31 dicembre 2018	
		Importo	Tasso medio	Importo	Tasso medio
Obbligazioni	2021	300.000	3,125%	300.000	3,125%
Finanziamenti Bancari su raccolta BEI	dal 2020 al 2037	220.767	0,93%	242.083	1,03%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		38.128	3,90%	44.971	3,90%
<i>o/w a Tasso Variabile^(*)</i>		182.639	0,30%	197.112	0,38%
Altri Finanziamenti Bancari	2020	44	0,50%	88	0,50%
<i>o/w a Tasso Fisso</i>		44	0,50%	88	0,50%
<i>o/w a Tasso Variabile</i>					
Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine		520.811	2,19%	542.171	2,19%

(*) Include: (i) tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 29% al 31.12.2019 e il 30% al 31.12.2018);

(ii) 78 milioni di euro di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio-lungo termine al 31 dicembre 2019 è pari a 520.811 migliaia di euro, in riduzione di 21.360 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio per la prosecuzione del processo di ammortamento dei finanziamenti in essere.

Il costo medio di tale indebitamento è rimasto stabile ed è pari al 2,19% al 31 dicembre 2019, considerando che la quota non esposta al rischio volatilità dei tassi è circa il 75% dell'indebitamento finanziario a medio lungo termine. Considerando anche le operazioni di copertura dal rischio tasso e il costo delle garanzie bancarie sui finanziamenti BEI, il costo medio dell'indebitamento è pari al 2,76%, pressoché stabile rispetto a fine dicembre 2018.

Al 31 dicembre 2019 SEA ha in essere il seguente prestito obbligazionario per complessivi nominali 300.000 migliaia di euro.

Descrizione	Emittente	Mercato di quotazione	Codice ISIN	Durata (anni)	Scadenza	Valore nominale (in euro milioni)	Cedola	Tasso annuale
SEASPA 3 1/8 04/17/21	SEA S.p.A.	Irish Stock Exchange	XS1053334373	7	17/04/21	300	Fissa, Annuale	3,125%

Il *fair value* dei debiti di SEA a medio/lungo termine, di tipo bancario e obbligazionario, al 31 dicembre 2019 è pari a 536.831 migliaia di euro (in riduzione rispetto a 562.361 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per il prestito obbligazionario quotato in mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 31 dicembre 2019;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote interessi sono state calcolate utilizzando delle stime sui tassi attesi a termine per ciascuna scadenza contrattuale, maggiorati quindi dello spread definito contrattualmente. Le quote interessi così definite e le quote capitali in scadenza sono state quindi attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento.

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

Coperture tasso d'interesse (€/000)

	Nozionale alla stipula	Nozionale Residuo al 31/12/2019	Data stipula	Decorrenza	Scadenza	Fair value al 31/12/2019	Fair value al 31/12/2018
	10.000	7.097	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(520,1)	(771,8)
	5.000	3.548	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(260,0)	(385,9)
	15.000	9.310	18/5/2011	15/9/2012	15/9/2021	(668,7)	(1.003,8)
IRS	10.000	5.357	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(366,1)	(555,8)
	11.000	5.690	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(388,3)	(589,5)
	12.000	5.793	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(391,3)	(598,6)
	12.000	5.793	6/6/2011	15/9/2012	15/9/2021	(391,3)	(598,6)
Collar	10.000	5.357	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(298,1)	(446,8)
	11.000	5.310	6/6/2011	15/9/2011	15/9/2021	(290,2)	(436,4)
Totale	96.000	53.255				(3.574,1)	(5.387,2)

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

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

Il fair value degli strumenti finanziari derivati al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal nuovo principio contabile internazionale IFRS 9 e 13.

b) Rischio tasso di cambio

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

c) Rischio prezzo delle commodity

SEA è esposta alle variazioni dei prezzi e dei relativi cambi delle commodity energetiche, ovvero gas e certificati ambientali connessi alla gestione operativa della società, trattate da SEA Energia per l'approvvigionamento del servizio di energia elettrica, di riscaldamento e di condizionamento a favore della capogruppo. Tali dinamiche influiscono direttamente sul prezzo finale che SEA paga per le forniture della controllata SEA Energia. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette commodity, che risentono, nel caso del gas, principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Tali fluttuazioni vengono assorbite attraverso formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di pricing adottate nei contratti di vendita.

Si segnala che, nel 2019, SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio.

Nello stesso periodo la società controllata SEA Energia ha effettuato acquisti di quote per i diritti di emissione di gas ad effetto serra anticipatamente per il fabbisogno futuro, in tal modo eliminando l'impatto derivante dalle variazioni del relativo prezzo.

4.3 Rischio di liquidità

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

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

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

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

A fine 2019 SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per 390 milioni di euro, di cui 260 milioni di euro relativi a linee *revolving* in scadenza tra fine 2023 ed inizio 2024 e 130 milioni di euro relativi a linee su raccolta BEI, utilizzabili entro febbraio 2023, per durate anche ventennali. Al 31 dicembre 2019 la Società dispone anche di ulteriori 158 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa. Le linee disponibili sopracitate sono soggette al rispetto di taluni parametri finanziari.

SEA dispone di linee di credito (*committed* e *uncommitted*) in grado di garantire la copertura dei fabbisogni finanziari futuri e i fabbisogni della gestione corrente, con una scadenza media dell'indebitamento finanziario di medio lungo termine di oltre 3 anni, compreso il prestito obbligazionario emesso nel 2014. Non considerando il prestito obbligazionario, il restante indebitamento ha una scadenza media di oltre 5 anni (e di questo il 15% oltre i 10 anni).

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita da SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale. Si precisa che le operazioni di factoring indiretto, come specificato in precedenza, non modificano le condizioni di pagamento contrattuali e non generano pertanto effetti diluitivi della consistenza del capitale circolante.

Le tabelle seguenti evidenziano per SEA il dettaglio della composizione e della scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e leasing) e commerciali in essere al 31 dicembre 2019 e 2018.

Passività al 31 dicembre 2019

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	37,8	365,5	47,1	112,7	563,1
Leasing	1,7	3,0	0,6	3,1	8,4
Debiti commerciali	177,1				177,1
Totale debito	216,6	368,5	47,7	115,8	748,6

Passività al 31 dicembre 2018

(in milioni di euro)	< 1 anno	> 1 anno < 3 anni	> 3 anni < 5 anni	> 5 anni	Totale
Indebitamento finanziario lordo	36,1	377,5	55,7	142,6	611,9
Debiti commerciali	156,6				156,6
Totale debito	192,7	377,5	55,7	142,6	768,5

Si precisa che in tabella non è incluso l'indebitamento finanziario a breve derivante dalla gestione del *cash pooling* di Gruppo, pari a 2,1 milioni di euro a fine 2019 (0,5 milioni di euro a fine 2018), cui si contrappone un credito della medesima natura, pari a 26,1 milioni di euro (28,4 milioni di euro a fine 2018).

A fine 2019 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti dalle quote capitali da rimborsare in prosecuzione dell'ammortamento di alcune tranches di prestiti BEI e dagli interessi dovuti sul totale dell'indebitamento finanziario. La struttura delle scadenze evidenzia la capacità dell'indebitamento finanziario di SEA di assicurare anche la copertura dei fabbisogni di medio lungo termine.

4.4 Sensitivity

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

In particolare, l'analisi ha considerato:

- depositi bancari e posizioni di *cash pooling*;
- finanziamenti;
- strumenti derivati di copertura dal rischio tasso.

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

- a) Ipotesi: si è valutato l'effetto sul conto economico di SEA, a fine 2019 e 2018, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 *basis point*.
- b) Metodi di calcolo:
 - la remunerazione dei depositi bancari e delle posizioni di *cash pooling* è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari di SEA;
 - i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;
 - gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). In entrambi i casi i valori sono stati stimati applicando la variazione di cui al punto a) alla curva *forward* attesa per il periodo di riferimento.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019		31 dicembre 2018	
	-50 bp	+50 bp	-50 bp	+50 bp
Conti correnti (interessi attivi) ⁽¹⁾	-99,99	731,71	-4,76	523,59
Posizione attiva di <i>Cash pooling</i> (interessi attivi) ⁽¹⁾	-144,37	144,37	-114,16	114,16
Finanziamenti (interessi passivi) ⁽²⁾	309,12	-982,04	308,67	-1.050,70
Posizione passiva di <i>Cash pooling</i> (interessi passivi) ⁽²⁾		-11,87		-1,91
Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽³⁾	-294,33	294,33	-329,85	329,85
Strumenti derivati di copertura (<i>fair value</i>) ⁽⁴⁾	-376,14	370,35	-675,87	661,98

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

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

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

⁽⁴⁾ Quota interamente destinata a Patrimonio Netto data la piena efficacia delle coperture

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

Si precisa che alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (*covenant*), riferiti alla capacità di SEA di coprire il fabbisogno finanziario annuale e/o semestrale (al netto delle disponibilità finanziarie) mediante il risultato della gestione corrente. Relativamente ad alcuni finanziamenti, il superamento di soglie predeterminate del livello dei *covenant* determina, per il semestre successivo alla rilevazione dell'indice finanziario, l'applicazione di un correlato *spread* predeterminato (secondo una *pricing grid* definita contrattualmente).

Allo stato attuale SEA non è a conoscenza dell'esistenza di situazioni di *default* connesse ai finanziamenti in essere né della violazione di alcuno dei *covenant* sopra citati.

5. CLASSIFICAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività e passività finanziarie per categoria al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018.

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

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019				Totale
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	
Altre partecipazioni	26				26
Altri crediti non correnti		104			104
Crediti commerciali		120.162			120.162
Crediti finanziari correnti		26.128			26.128
Crediti per imposte		955			955
Altri crediti correnti		5.769			5.769
Cassa e disponibilità liquide		87.463			87.463
Totale	26	240.581	0	0	240.607
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing			3.574	495.346	498.920
- di cui debito verso obbligazionisti				299.369	299.369
Passività finanziarie non correnti per leasing				6.734	6.734
Debiti commerciali				177.140	177.140
Debiti per imposte dell'esercizio				10.520	10.520
Altri debiti correnti e non correnti				289.322	289.322
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				33.131	33.131
Passività finanziarie correnti per leasing				1.681	1.681
Totale	0	0	3.574	1.013.874	1.017.448

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018				
	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività e passività finanziarie valutate al fair value rilevato nel conto economico complessivo	Passività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Totale
Altre partecipazioni	26				26
Altri crediti non correnti		119			119
Crediti commerciali		117.602			117.602
Crediti finanziari correnti		28.410			28.410
Crediti per imposte		879			879
Altri crediti correnti		6.257			6.257
Cassa e disponibilità liquide		152.984			152.984
Totale	26	306.251	0	0	306.277
Passività finanziarie non correnti esclusi leasing			5.387	518.218	523.605
- di cui debito verso obbligazionisti				298.889	298.889
Debiti commerciali				156.586	156.586
Debiti per imposte dell'esercizio				17.464	17.464
Altri debiti correnti e non correnti				202.267	202.267
Passività finanziarie correnti esclusi leasing				29.584	29.584
Totale	0	0	5.387	924.119	929.506

5.1 Informativa sul fair value

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

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

Nelle tabelle seguenti vengono rappresentate le attività e le passività della Società che sono misurate al *fair value* al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			26
Strumenti finanziari derivati		3.574	
Totale	0	3.574	26

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018		
	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Altre partecipazioni			26
Strumenti finanziari derivati		5.387	
Totale	0	5.387	26

6. NOTE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

6.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2019 relativa alle immobilizzazioni immateriali:

Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	31 dicembre 2019
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.475.873	3.250	36.006	(435)		1.514.694
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	30.875	49.485	(36.006)	(478)		43.876
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	78.934		6.760			85.694
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.068	8.235	(6.760)			6.543
Totale valore lordo	1.590.750	60.970	0	(913)	0	1.650.807
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(564.942)			178	(46.542)	(611.306)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(67.762)				(7.371)	(75.133)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento	(632.704)	0	0	178	(53.913)	(686.439)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	910.931	3.250	36.006	(257)	(46.542)	903.388
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	30.875	49.485	(36.006)	(478)		43.876
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	11.172		6.760		(7.371)	10.561
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.068	8.235	(6.760)			6.543
Totale valore netto	958.046	60.970	0	(735)	(53.913)	964.368

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione, al netto del relativo fondo ammortamento, per 903.388 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 a fronte di 910.931 migliaia di euro al 31 dicembre 2018. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato. L'ammortamento dell'esercizio 2019 è pari a 46.542 migliaia di euro. Gli incrementi dell'esercizio, pari 39.256 migliaia di euro, derivano principalmente per 36.006 migliaia di euro dall'entrata in funzione di investimenti effettuati in esercizi precedenti ed iscritti nei "Diritti su beni in concessione in corso e acconti" e per 3.250 migliaia di euro soprattutto all'acquisto di nuove apparecchiature *explosive detection system* per il controllo dei bagagli da stiva.

Sui beni rientranti nel diritto concessorio, SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione, per i cui dettagli si rimanda alla Nota 6.16.

La voce "Diritti sui beni in concessione in corso e acconti", pari a 43.876 migliaia di euro, si riferisce alle opere in corso sui beni in concessione, non ancora completate alla data di chiusura dell'esercizio 2019.

Le principali opere realizzate nell'esercizio a Malpensa ammontano a 22.981 migliaia di euro e riguardano principalmente i) presso il Terminal 1, interventi sull'aerostazione, le infrastrutture di volo, la viabilità e gli impianti quali, la realizzazione di nuove isole *check-in*, il potenziamento dell'impianto di smistamento dei bagagli e il raddoppio dei varchi *e-gates* per il controllo dei passaporti in partenza; ii) ultimazione delle opere di realizzazione di nuovi *gates* partenze presso il Terminal 2

e opere di riconfigurazione della viabilità per una migliore gestione del traffico. A Linate, le cui opere ammontano a 26.504 migliaia di euro, si riferiscono, principalmente, agli interventi di riqualifica funzionale e *restyling* del Terminal. In particolare, le principali opere riguardano *i)* la demolizione dell'esistente corpo di fabbrica F dell'aerostazione e l'avvio della costruzione di un nuovo corpo di fabbrica F con facciata avanzata verso il piazzale aeromobili, l'ampliamento dei *gates* al piano terra e dei filtri di sicurezza in partenza, nonché la realizzazione di nuove aree commerciali; la data di completamento di tale intervento è prevista per marzo 2021; *ii)* l'adeguamento dell'impianto di smistamento dei bagagli allo standard 3 ECAC, secondo il regolamento UE n. 1998/2015 e *iii)* la quota di nuova realizzazione legata all'intervento sulla pista di volo.

Le riclassifiche a beni in concessione sono principalmente riconducibili all'entrata in esercizio graduale delle opere realizzate sul Terminal 1 e al completamento dei lavori a Linate sull'impianto di smistamento dei bagagli.

I diritti di brevetto industriale e utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre immobilizzazioni immateriali, pari a 10.561 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (11.172 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), si riferiscono ad acquisti di componenti *software* per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale che gestionale. Nello specifico, gli investimenti per 6.760 migliaia di euro hanno principalmente riguardato nel corso del 2019 gli sviluppi e le implementazioni dei sistemi gestionali amministrativi e aeroportuali, relativi ad investimenti effettuati in esercizi precedenti e iscritti nella voce "Immobilizzazioni in corso ed acconti" che al 31 dicembre 2019 presenta un saldo residuo di 6.543 migliaia di euro, relativo agli interventi *software* ancora in corso di realizzazione. L'ammortamento dell'esercizio 2019 è pari a 7.371 migliaia di euro.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2019 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*.

Nel corso dell'esercizio 2018 la movimentazione delle immobilizzazioni immateriali era stata la seguente:

Immobilizzazioni immateriali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2017	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	31 dicembre 2018
Valore lordo						
Diritti sui beni in concessione	1.446.033	2.713	28.865	(1.738)		1.475.873
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	32.486	29.385	(30.010)	(986)		30.875
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	69.273		9.661			78.934
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.352	9.377	(9.661)			5.068
Totale valore lordo	1.553.144	41.475	(1.145)	(2.724)	0	1.590.750
Fondo ammortamento						
Diritti sui beni in concessione	(521.569)		554	1.312	(45.239)	(564.942)
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti						
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	(60.546)				(7.216)	(67.762)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo ammortamento	(582.115)	0	554	1.312	(52.455)	(632.704)
Valore netto						
Diritti sui beni in concessione	924.464	2.713	29.419	(426)	(45.239)	910.931
Diritti sui beni in concessione in corso e acconti	32.486	29.385	(30.010)	(986)		30.875
Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre	8.727		9.661		(7.216)	11.172
Immobilizzazioni in corso ed acconti	5.352	9.377	(9.661)			5.068
Totale valore netto	971.029	41.475	(591)	(1.412)	(52.455)	958.046

6.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2019 relativa alle immobilizzazioni materiali.

Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	31 dicembre 2019
Valore lordo						
Beni immobili	215.099		4.121	(918)		218.302
Impianti e macchinari	6.050	430		(9)		6.471
Attrezzature industriali e commerciali	47.856	1.778		(3.507)		46.127
Altri beni mobili	72.241	4.914	5.070	(3.263)		78.962
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.784	18.051	(9.191)	(1.647)		18.997
Totale valore lordo	353.030	25.173	0	(9.344)	0	368.859
Fondo ammortamento e svalutazione						
Beni immobili	(97.776)			606	(6.494)	(103.664)
Impianti e macchinari	(3.798)			9	(344)	(4.133)
Attrezzature industriali e commerciali	(39.206)			3.506	(4.736)	(40.436)
Altri beni mobili	(57.981)			3.262	(5.743)	(60.462)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo amm.to e svalutazione	(198.761)	0	0	7.383	(17.317)	(208.695)
Valore netto						
Beni immobili	117.323		4.121	(312)	(6.494)	114.638
Impianti e macchinari	2.252	430			(344)	2.338
Attrezzature industriali e commerciali	8.650	1.778		(1)	(4.736)	5.691
Altri beni mobili	14.260	4.914	5.070	(1)	(5.743)	18.500
Immobilizzazioni in corso ed acconti	11.784	18.051	(9.191)	(1.647)		18.997
Totale valore netto	154.269	25.173	0	(1.961)	(17.317)	160.164

Gli investimenti correlati sia allo sviluppo del settore *Aviation*, che, come già rappresentato, in conformità all'applicazione dell'IFRIC 12, sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, sia quelli del settore *Non Aviation*, pari a 4.121 migliaia di euro al 31 dicembre 2019, hanno riguardato principalmente i lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa e di Linate.

Gli incrementi delle "Immobilizzazioni materiali" comprendono, inoltre, l'acquisto di nuove attrezzature *de-icer*, di macchine spazzaneve e di macchinari a motore adibiti alle attività aeroportuali per complessivi 1.353 migliaia di euro, di nuovi trattori per traino aeromobili per 2.273 migliaia di euro, nonché nuovi terminali video per 790 migliaia di euro.

Anche in considerazione dei dati consuntivi e delle prospettive relative all'andamento del *business* nonché delle modalità di definizione delle tariffe aeroportuali previste dal Contratto di Programma, al 31 dicembre 2019 la Società non ha individuato indicatori di *impairment*.

Tutte le immobilizzazioni materiali e immateriali, comprese quelle rientranti nel perimetro IFRIC 12, sono espresse al netto di quelle finanziate dai contributi dello Stato e della Comunità Europea. Queste ultime sono pari al 31 dicembre 2019, rispettivamente a 504.383 migliaia di euro e 7.019 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2018 la movimentazione delle immobilizzazioni materiali era stata la seguente:

Immobilizzazioni materiali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2017	Incrementi dell'esercizio	Riclassifiche / Giroconti	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti/ svalutazioni	31 dicembre 2018
Valore lordo						
Beni immobili	210.937		4.254	(92)		215.099
Impianti e macchinari	4.655	1.395				6.050
Attrezzature industriali e commerciali	43.974	3.882				47.856
Altri beni mobili	67.871	3.270	1.604	(504)		72.241
Immobilizzazioni in corso ed acconti	6.361	10.157	(4.734)			11.784
Totale valore lordo	333.798	18.704	1.124	(596)	0	353.030
Fondo ammortamento e svalutazione						
Beni immobili	(90.706)		(549)	44	(6.565)	(97.776)
Impianti e macchinari	(3.568)				(230)	(3.798)
Attrezzature industriali e commerciali	(34.550)				(4.656)	(39.206)
Altri beni mobili	(52.884)			402	(5.499)	(57.981)
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Totale fondo amm.to e svalutazione	(181.708)	0	(549)	446	(16.950)	(198.761)
Valore netto						
Beni immobili	120.231		3.705	(48)	(6.565)	117.323
Impianti e macchinari	1.087	1.395			(230)	2.252
Attrezzature industriali e commerciali	9.424	3.882			(4.656)	8.650
Altri beni mobili	14.987	3.270	1.604	(102)	(5.499)	14.260
Immobilizzazioni in corso ed acconti	6.361	10.157	(4.734)			11.784
Totale valore netto	152.090	18.704	575	(150)	(16.950)	154.269

6.3 Diritti d'uso beni in leasing

La tabella di seguito riepiloga la movimentazione per l'esercizio 2019 relativa ai diritti d'uso su beni in leasing:

Diritti d'uso beni in leasing

(in migliaia di euro)	1° gennaio 2019	Incrementi dell'esercizio	Distruzioni/ Vendite	Ammortamenti / Svalutazioni	31 dicembre 2019
Valore lordo					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	11				11
Attrezzatura varia e minuta	2.203	865			3.068
Attrezzature complesse	188				188
Automezzi	1.341	1.910	(44)		3.207
Macchine elettromeccaniche e elettr.	868	40			908
Terreni	108	4.240			4.348
Totale valore lordo	4.719	7.055	(44)	0	11.730
Fondo ammortamento e svalutazione					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade				(8)	(8)
Attrezzatura varia e minuta				(614)	(614)
Attrezzature complesse				(54)	(54)
Automezzi			11	(660)	(649)
Macchine elettromeccaniche e elettr.				(175)	(175)
Terreni				(181)	(181)
Totale fondo amm.to e svalutazione	0	0	11	(1.692)	(1.681)
Valore netto					
Attrezzatura di pista/piazzale/strade	11			(8)	3
Attrezzatura varia e minuta	2.203	865		(614)	2.454
Attrezzature complesse	188			(54)	134
Automezzi	1.341	1.910	(33)	(660)	2.558
Macchine elettromeccaniche e elettr.	868	40		(175)	733
Terreni	108	4.240		(181)	4.167
Totale valore netto	4.719	7.055	(33)	(1.692)	10.049

La voce "Diritti d'uso beni in leasing" è rappresentativa del diritto d'utilizzo rilevato ai sensi dell'IFRS 16 come più ampiamente descritto nella Nota 2.2. Come locatario, la Società ha identificato le fattispecie rilevanti, principalmente in attrezzature industriali, terreni e noleggi a lungo termine di autovetture, con la conseguente iscrizione di un diritto d'uso nell'attivo non corrente, pari al valore attuale delle rate a scadere con contropartita un debito per locazioni finanziarie. Il valore netto dei diritti d'uso dei beni in leasing al 31 dicembre 2019 è pari a 10.049 migliaia di euro e gli ammortamenti del periodo sono pari a 1.692 migliaia di euro. Ai fini della determinazione di detti valori, la Società si è avvalsa dell'esenzione prevista dall'IFRS 16 ed ha determinato un unico tasso di sconto per ciascun portafoglio di leasing.

6.4 Investimenti immobiliari

Di seguito si riporta la tabella relativa agli investimenti immobiliari al 31 dicembre 2019 e relativo comparativo:

Investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Valore lordo	4.134	4.138
Fondo ammortamento	(730)	(730)
Totale investimenti Immobiliari	3.404	3.408

Il fondo ammortamento degli investimenti immobiliari ha evidenziato la seguente movimentazione nel corso dell'esercizio 2019:

Movimentazione Fondo ammortamento investimenti immobiliari

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019
Valore iniziale	(730)
Riclassifiche	
Decrementi	2
Ammortamenti	(2)
Valore finale Fondo ammortamento investimenti immobiliari	(730)

La voce include i valori dei fabbricati ad uso civile non strumentali all'attività d'impresa (appartamenti e box), per i quali non si ravvisano perdite di valore al 31 dicembre 2019.

6.5 Partecipazioni in società controllate e collegate

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018, della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate":

Partecipazioni in società controllate e collegate

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
SEA Energia SpA	7.026	7.026
SEA Prime SpA	25.451	25.451
Partecipazioni in società controllate	32.477	32.477
Airport Handling SpA	7.190	7.190
SACBO SpA	4.562	4.562
Dufrital SpA	3.822	3.822
Malpensa Logistica Europa SpA	1.674	1.674
Disma SpA	421	421
SEA Services Srl	300	300
Partecipazioni in società collegate	17.969	17.969
Partecipazioni in società controllate e collegate	50.446	50.446

Il saldo della voce "Partecipazioni in società controllate e collegate" ammonta a 50.446 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (50.446 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling

Con decisione del 19 dicembre 2012, la Commissione Europea ha stabilito che gli aumenti di capitale effettuati da SEA a favore della sua controllata SEA Handling negli anni 2002-2010, per un importo complessivo pari a circa 360 milioni di euro, costituiscano aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno, e ha conseguentemente imposto allo Stato italiano l'obbligo di attivarsi per consentire la restituzione del presunto aiuto da parte della stessa SEA Handling.

Nei confronti della sopra richiamata decisione sono stati presentati tre autonomi ricorsi di annullamento dinanzi al Tribunale dell'Unione Europea, da parte dello Stato italiano, di SEA Handling e del Comune di Milano.

A seguito della liquidazione di SEA Handling, nonché in ragione delle modificate situazioni di fatto e diritto relative alla medesima società, il Tribunale della Unione Europea, su richiesta della Commissione Europea e della stessa SEA Handling, con

ordinanza del 22 gennaio 2018, ha accertato che è venuta meno la materia del contendere relativamente al ricorso di SEA Handling, essendosi estinta la società ricorrente. Per l'effetto, ha accertato che non vi fosse più luogo a statuire sul ricorso proposto dalla SEA Handling.

Parallelamente, preso atto delle osservazioni formulate dal Governo Italiano in merito all'estinzione di SEA Handling, ha disposto la cancellazione della causa relativa al ricorso proposto dal Governo contro la decisione della Commissione.

In ragione di quanto precede, l'unico ricorso rimasto in vita contro la decisione della Commissione è quello proposto dal Comune di Milano. L'udienza di discussione si è tenuta il 28 febbraio 2018. Con sentenza del 13 dicembre 2018, il Tribunale dell'Unione Europea ha respinto il ricorso del Comune di Milano. Avverso tale decisione il Comune ha appellato alla Corte di Giustizia, il cui giudizio è tuttora pendente.

In ogni caso l'esito di tale giudizio non potrà avere alcun impatto nei confronti di SEA.

Di seguito si riportano i principali dati delle situazioni patrimoniali ed economiche al 31 dicembre 2019 e relativo comparativo delle società controllate e collegate estratte dai bilanci d'esercizio alle rispettive date.

31 dicembre 2019							
(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/ (Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
SEA Energia SpA	72.969	45.105	59.097	3.487	27.864	27.864	100,00%
SEA Prime SpA	28.369	11.985	11.247	2.595	16.384	16.369	99,91%
Imprese collegate							
Airport Handling SpA	57.484	25.001	127.612	1.769	32.483	9.745	30,00%
Dufrital SpA		-				-	40,00%
SACBO SpA		-				-	30,979%
SEA Services Srl ^(*)	5.877	2.872	18.015	2.233	3.005	1.202	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA		-				-	25,00%
Disma SpA		-				-	18,75%

31 dicembre 2018							
(in migliaia di euro)	Attività	Passività	Ricavi	Utile/ (Perdita)	Patrimonio netto	Patrimonio netto pro-quota	% di possesso
Imprese controllate							
SEA Energia SpA	67.140	42.763	48.995	3.440	24.377	24.377	100,00%
SEA Prime SpA	26.494	12.706	11.553	2.502	13.788	13.776	99,91%
Imprese collegate							
Airport Handling SpA	56.706	21.985	120.901	2.814	34.721	10.416	30,00%
Dufrital SpA	63.431	32.906	167.085	9.729	30.525	12.210	40,00%
SACBO SpA	269.441	122.600	162.708	23.009	146.841	45.490	30,979%
SEA Services Srl ^(**)	5.748	2.966	17.027	2.013	2.782	1.113	40,00%
Malpensa Logistica Europa SpA	26.440	13.177	52.184	5.999	13.263	3.316	25,00%
Disma SpA	8.587	3.640	6.448	688	4.947	928	18,75%

^(*) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2019

^(**) Bilancio d'esercizio chiuso al 30/09/2018

6.6 Altre partecipazioni

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018 della voce "Altre partecipazioni":

Ragione Sociale	% Possesso	
	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Aeropuertos Argentina 2000 SA	8,5%	8,5%
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	10%	10%
Romairport Srl	0,227%	0,227%

La tabella seguente riepiloga la valorizzazione per gli esercizi 2019 e 2018 delle altre partecipazioni:

Altre partecipazioni

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Aeropuertos Argentina 2000 SA	0	0
Consorzio Milano Sistema in liquidazione	25	25
Romairport Srl	1	1
Totale Altre partecipazioni	26	26

AA2000

La partecipazione di SEA nel capitale di Aeropuertos Argentina 2000 (di seguito AA2000) è pari all'8,5% in seguito alla conversione, da parte del governo argentino, delle obbligazioni emesse nel 2008 da AA2000 in azioni.

In data 30 giugno 2011, è stato concluso un accordo con *CEDICOR* per la cessione di tutta la partecipazione detenuta da SEA nel capitale sociale di AA2000, pari a 21.973.747 azioni ordinarie classe A con diritto ad un voto per ogni azione.

Il corrispettivo è stato fissato in complessivi 14.000.000 di euro interamente incassati nell'esercizio 2011.

Il trasferimento delle azioni si perfezionerà solo con l'autorizzazione da parte dell'ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos).

Alla data del presente documento l'ORSNA non ha ancora formalizzato l'autorizzazione alla cessione della partecipazione a favore di *CEDICOR* e, pertanto, SEA detiene ancora l'8,5% del capitale sociale in AA2000; nel bilancio 2019 è stato quindi mantenuto il valore della partecipazione a 1 euro.

6.7 Imposte differite attive

La movimentazione delle imposte differite attive nette per l'esercizio 2019 è di seguito riportata:

Imposte anticipate nette

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Rilascio / accantonamento a conto economico	Rilascio / accantonamento a patrimonio netto	31 dicembre 2019
Fondo di ripristino ai sensi dell'IFRIC 12	34.492	(3.690)		30.802
Sval. Imm. Materiali (Impairment Test)	14.101	73		14.174
Fondi rischi ed oneri	12.349	(879)		11.470
Fondo crediti tassato	6.757	(229)		6.528
Fondo altri crediti	319			319
Fondo svalutazione magazzino	464	(101)		363
Valutazione a fair value dei derivati	1.142		(428)	714
Attualizzazione TFR (IAS 19)	574	(17)	910	1.467
Manutenzione ordinaria su beni in concessione	9.959	7.827		17.786
Altro	115	(29)		86
Totale imposte anticipate	80.272	2.955	482	83.709
Ammortamenti anticipati e minori ammortamenti derivanti dalla prima applicazione IFRS	25.150	(1.882)		23.268
Fondo di ripristino		1.499		1.499
Totale imposte differite	25.150	(383)	0	24.767
Totale imposte anticipate al netto delle differite	55.122	3.338	482	58.942

In data 27 dicembre 2019 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la c.d. Legge di Bilancio 2020 che modifica l'aliquota IRES, per i periodi d'imposta 2019, 2020 e 2021. L'aliquota IRES pertanto si incrementerà per tali annualità di 3,5 punti percentuali; tale aumento ha richiesto nel Bilancio Separato 2019 la valutazione, con la nuova aliquota, di tutte le poste iscritte nei "Crediti per imposte anticipate" e nel "Fondo per imposte differite" che si riverseranno nei periodi d'imposta sopra menzionati.

6.8 Altri crediti non correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti non correnti":

Altri crediti non correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Crediti verso lo Stato per contributi ex L. 449/85		
Altri crediti	6.352	119
Totale altri crediti non correnti	6.352	119

Il saldo della voce "Altri crediti non correnti" ammonta a 6.352 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (119 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

La variazione rispetto al precedente esercizio, pari a 6.233 migliaia di euro, è principalmente legata alla quota degli interventi di ripristino e sostituzione realizzati sui cespiti rientranti nel perimetro IFRIC 12 la cui competenza economica è relativa agli esercizi futuri.

Gli altri crediti residuali, infine, fanno riferimento ai crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

I crediti verso lo Stato per contributi ai sensi della Legge 449/85, pari a 1.328 migliaia di euro (1.328 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), sono interamente coperti dal fondo svalutazione crediti e sono riconducibili ai crediti vantati in forza dell'“Accordo di Programma” definito tra ENAC e SEA nel gennaio del 1995 e rivisto nel dicembre del 2004, nel quale viene stabilita la parziale copertura finanziaria, ai sensi della Legge 449/85, di alcune opere infrastrutturali da realizzare sullo scalo di Malpensa.

6.9 Rimanenze

La tabella seguente riporta il dettaglio della voce “Rimanenze”.

Rimanenze

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.118	3.561
Fondo obsolescenza magazzino	(1.288)	(1.646)
Totale rimanenze	1.830	1.915

La voce è composta da beni di consumo giacenti in magazzino e destinati ad attività aeroportuali; nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tali date.

Le rimanenze alla fine dell'esercizio sono state adeguate al presunto valore di realizzo o sostituzione mediante accantonamento di apposito fondo obsolescenza che al 31 dicembre 2019 ammonta a 1.288 migliaia di euro.

Il fondo obsolescenza magazzino ha evidenziato un utilizzo pari a 358 migliaia di euro nel corso dell'esercizio 2019.

6.10 Crediti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio al 31 dicembre 2019 e, relativo comparativo, della voce “Crediti commerciali”.

Crediti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Crediti commerciali verso clienti	103.749	102.668
Crediti commerciali verso imprese controllate	3.273	3.709
Crediti commerciali verso imprese collegate	13.140	11.225
Totale crediti commerciali	120.162	117.602

La voce dei crediti commerciali, esposta al netto del relativo fondo svalutazione, accoglie principalmente i crediti verso clienti e gli stanziamenti per fatture e note di credito da emettere.

Il totale crediti 2019 risente della ridefinizione dei contratti commerciali vigenti, relativa all'emergenza sanitaria Covid-19 e finalizzata a supportare i partner commerciali colpiti da tale emergenza, evitando contenziosi sui pagamenti e mettendo le basi per una rapida ripartenza.

A seguito del Decreto n.112 del 12.3.2020, emesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero della Salute, che ha previsto di fatto la chiusura dell'Aeroporto di Milano Linate a decorrere dal 16.3.2020, la quasi totalità dei partner commerciali ha comunicato a SEA le proprie difficoltà economiche dovute alla situazione di fatto e la conseguente richiesta di rivedere le condizioni contrattuali in essere al fine di poter fronteggiare la grave crisi economica derivante dall'emergenza sanitaria. Pertanto, SEA, dal 1° marzo al 31 dicembre 2020, non applicherà i minimi garantiti a tutti i partners commerciali che verseranno solo la royalty contrattuale sul fatturato netto mensile. Gli importi relativi ai periodi

sopraindicati, già fatturati al 31 dicembre 2019, per un ammontare totale di circa 3 milioni di euro, sono stati stornati, come i risconti passivi ad essi connessi.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate a seconda dello stato del contenzioso e sono soggetti all'uso di stime che è stato descritto nella precedente Nota 3 a cui si rimanda.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Fondo iniziale	100.553	99.841
Incrementi (decrementi) netti	(1.862)	713
Utilizzi	(114)	(1)
Valore finale fondo svalutazione crediti	98.577	100.553

I decrementi netti del fondo, pari a 1.862 migliaia di euro per il 2019 (a fronte di accantonamenti netti per 713 migliaia di euro per l'esercizio 2018) sono stati effettuati per tener conto sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali, sia del rischio valutato dalla Società che rispecchia la perdita attesa di ciascun credito, come previsto dall'IFRS 9.

Gli utilizzi dell'esercizio 2019, pari a 114 migliaia di euro, sono riconducibili alla chiusura nel corso dell'anno dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi che erano stati rilevati.

Per dettagli relativi allo scaduto e all'anzianità dei crediti si rimanda alla Nota 4.1.

L'incremento dei crediti commerciali verso imprese collegate, invece, è sostanzialmente dovuto alle tempistiche di scadenza e relativo incasso delle fatture.

Per quanto riguarda i crediti verso controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 8, relativa ai rapporti con parti correlate.

6.11 Crediti finanziari correnti

La voce "Crediti finanziari correnti" ammonta a 26.128 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (28.410 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) ed è composta da crediti finanziari verso società controllate. In particolare, il saldo al 31 dicembre 2019 è composto dal credito di *cash pooling* nei confronti di SEA Energia SpA. Si rimanda a quanto esposto nella Nota 8 relativa ai rapporti con parti correlate.

6.12 Crediti per imposte

La voce "Crediti per imposte" ammonta a 955 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (879 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e si riferisce, principalmente, per 451 migliaia di euro al credito IRAP derivante dai maggiori acconti versati a luglio e novembre rispetto al debito IRAP dell'esercizio 2019 e per 60 migliaia di euro (445 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) ai crediti tributari iscritti a seguito del piano di riparto relativo alla liquidazione della controllata SEA Handling SpA in liquidazione.

6.13 Altri crediti correnti

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Altri crediti correnti":

Altri crediti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Crediti diversi	4.707	3.345
Crediti verso compagnie assicurative	488	200
Crediti per incassi vari	372	562
Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali	202	145
Crediti per dividendi da incassare		2.005
Totale altri crediti correnti	5.769	6.257

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 5.769 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (6.257 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti diversi, pari a 4.707 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (3.345 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), comprendono crediti di varia natura (rimborsi, anticipi a fornitori, arbitrati con appaltatori e altre posizioni minori). La variazione dell'esercizio è principalmente legata ai maggiori crediti iscritti a fronte di costi anticipati finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti verso compagnie assicurative, pari a 488 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (200 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) rappresentano la quota degli oneri per polizze assicurative anticipate finanziariamente nell'esercizio ma di competenza di quello successivo.

I crediti per incassi vari, pari a 372 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (562 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) afferiscono, principalmente, ai crediti derivanti da incassi transati con carta di credito, POS e telepass per i quali non si è ancora manifestato l'accredito in conto corrente bancario.

I crediti verso dipendenti ed enti previdenziali, pari a 202 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (145 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), si riferiscono principalmente a crediti verso l'INPS.

I crediti per dividendi da incassare, iscritti nel precedente esercizio per 2.005 migliaia di euro e relativi ai dividendi deliberati dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di Dufrital SpA del 18 dicembre 2018, sono stati interamente incassati nel mese di gennaio 2019.

6.14 Cassa e disponibilità liquide

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

Cassa e disponibilità liquide

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Depositi bancari e postali	87.420	152.913
Denaro e valori in cassa	43	71
Totale cassa e disponibilità liquide	87.463	152.984

La liquidità disponibile al 31 dicembre 2019 è costituita dalle seguenti attività: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 87.317 migliaia di euro (152.809 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), depositi bancari non disponibili per 103 migliaia di euro (104 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e denaro e valori in cassa per 43 migliaia di euro (71 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Per maggiori dettagli sulla variazione delle disponibilità liquide si rimanda al Rendiconto Finanziario.

6.15 Patrimonio netto

Capitale sociale

Al 31 dicembre 2019 il capitale sociale di SEA è costituito da n. 250.000.000 di azioni di valore pari a 0,11 euro ciascuna, per un controvalore di complessivi 27.500 migliaia di euro.

Riserva legale e straordinaria

Al 31 dicembre 2019 la riserva legale di SEA ammonta a 5.500 migliaia di euro mentre, il saldo della riserva straordinaria è pari a 63.083 migliaia di euro (162.994 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Tale decremento, pari a 99.911 migliaia di euro, è conseguente alla distribuzione di dividendi straordinari pari a 124.600 migliaia di euro, parzialmente compensato dalla destinazione di parte dell'utile dell'esercizio 2018 per 24.689 migliaia di euro.

Riserva altre partecipazioni

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2019, pari a 1 euro, è rappresentativo della partecipazione detenuta da SEA in AA2000 in base all'accordo con CEDICOR esposto in Nota 6.6.

Riserva di cash flow hedge

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2019, pari a -2.260 migliaia di euro (-3.616 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), è rappresentativo della variazione del *fair value* della parte di efficacia dei contratti derivati di copertura e delle relative variazioni di *time value*. Per il dettaglio dei contratti derivati si rimanda a quanto elencato in Nota 4.2.

Riserva utile/perdita attuariale

Il saldo della riserva al 31 dicembre 2019, pari a -3.262 migliaia di euro (-379 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), è rappresentativo delle perdite attuariali maturate alla data di chiusura di bilancio sul valore del Fondo Trattamento di Fine Rapporto.

Altre riserve

Le altre riserve, pari a 60.288 migliaia di euro al 31 dicembre 2019, si riferiscono interamente alle riserve iscritte in applicazione delle leggi di rivalutazione 576/75, 72/83 e 413/91.

Distribuzione dividendi

In data 19 aprile 2019 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato la distribuzione di dividendi per 98.800 migliaia di euro e il riporto a riserva di 24.689 migliaia di euro, relativamente alla destinazione dell'utile dell'esercizio 2018, pari a 123.489 migliaia di euro.

In data 30 settembre 2019, l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato la distribuzione straordinaria di poste disponibili di patrimonio netto risultanti dal bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 alla voce Altre Riserve, per un importo complessivo di 124.600 migliaia di euro, da liquidarsi con le seguenti modalità: *i*) la prima tranche, pari al 32% dell'importo deliberato, da erogarsi a decorrere dal 15 ottobre 2019 (l'ammontare effettivamente liquidato alla data di chiusura del bilancio è pari a 39.862 migliaia di euro); e *ii*) la seconda tranche, pari al 68% dell'importo deliberato, da erogarsi a decorrere dal 24 giugno 2020. Per i dettagli sul rinvio del pagamento della sopracitata seconda tranche, si rimanda a quanto detto nella Relazione sulla gestione, Paragrafo "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio"

Per i dettagli sulla movimentazione del patrimonio netto degli ultimi due esercizi si rimanda al "Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto".

Disponibilità riserve

In conformità a quanto previsto dall'art. 2427, n.7-bis del Codice Civile, si riporta di seguito la composizione analitica del patrimonio netto con riferimento alla disponibilità e distribuibilità di ciascuna voce.

(in migliaia di euro)	Importo al 31/12/2019	Possibilità di utilizzo (*)	Quota disponibile	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi
Capitale sociale	27.500			
Riserva legale	5.500	B		
Riserva straordinaria	63.083	A,B,C	63.083	124.600
Riserva da prima conversione agli IFRS	14.814			
Riserva altre partecipazioni	0			
Riserva di cash flow hedge	(2.260)			
Riserva utile/perdita attuariale	(3.262)			
Altre riserve (1):				
- ex lege rivalutazione 576/75	3.649	A,B,C	3.649	
- ex lege rivalutazione 72/83	13.557	A,B,C	13.557	
- ex lege rivalutazione 413/91	43.082	A,B,C	43.082	
Totale	165.663		123.371	124.600
Totale quota non distribuibile		42.292		

(*) A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci

(1) Riserve in sospensione d'imposta

6.16 Fondo rischi e oneri

Di seguito si riporta la movimentazione del "Fondo rischi e oneri" per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019:

Fondo rischi e oneri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	Altri movimenti	31 dicembre 2019
Fondo di ripristino e sostituzione	137.312	22.000	(36.091)		6.248	129.469
Fondo oneri futuri	26.886	3.215	(4.739)	(667)		24.695
Totale fondo rischi e oneri	164.198	25.215	(40.830)	(667)	6.248	154.164

Il fondo di ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari 129.469 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (137.312 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), rappresenta la stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che verranno effettuate negli esercizi futuri. L'accantonamento dell'esercizio tiene conto dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e manutenzione programmata di tali beni, mentre gli utilizzi di periodo si riferiscono agli interventi di ripristino coperti dagli stanziamenti dei precedenti esercizi. L'utilizzo dell'esercizio è, principalmente, dovuto agli interventi di ripristino effettuati sulla pista di volo di Linate che ha comportato il rifacimento completo della pavimentazione e delle Taxiway di entrambi gli aeroporti.

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

Fondo oneri futuri

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2018	Accantonamenti/ Incrementi	Utilizzi/ Decrementi	Scioglimenti	31 dicembre 2019
Accantonamenti in materia di lavoro	5.952	1.517	(1.604)	(62)	5.803
Rischi fiscali	361		(1)		360
Fondi diversi	20.573	1.698	(3.134)	(605)	18.532
Totale fondo oneri futuri	26.886	3.215	(4.739)	(667)	24.695

Gli accantonamenti in materia di lavoro sono connessi alle azioni attese per efficientamento delle *operation*. Gli utilizzi dell'anno sono connessi alle uscite incentivate dell'esercizio per le quali era previsto specifico accantonamento nel bilancio 2018.

Il fondo "Rischi fiscali" pari a 360 migliaia di euro, è relativo alla copertura dei contenziosi attualmente in essere presso i competenti organi della giustizia tributaria in materia di IVA derivante dalla nota verifica subita dall'Agenzia delle Dogane in materia di rivendita di energia elettrica ed imposta di registro applicata sui dispositivi di talune sentenze civili.

La voce dei "Fondi diversi" per 18.532 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (20.573 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) è composta principalmente nel modo seguente:

- 3.516 migliaia di euro per contenziosi legali relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano;
- 2.209 migliaia di euro riferiti a contenziosi di natura assicurativa per richieste di risarcimento danni;
- 9.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dalla zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali). Si segnala che nonostante la Commissione aeroportuale di Malpensa abbia deliberato uno scenario di riferimento, non è ancora presente una zonizzazione acustica. A fine 2019 è stato avviato un piano di mappatura completo dei ricettori sensibili nell'intorno aeroportuale di Linate che entro il 2020 sarà esteso anche al territorio di Malpensa con analoga finalità;
- 3.000 migliaia di euro per contenziosi legali di natura diversa.

Sulla base dello stato di avanzamento dei contenziosi aggiornato alla data di redazione del bilancio separato e dei pareri dei consulenti che rappresentano la Società nei contenziosi stessi, gli Amministratori ritengono che i fondi siano congrui a fronte delle passività potenziali emergenti.

6.17 Fondi relativi al personale

La movimentazione dei fondi relativi al personale per l'esercizio 2019 e relativo comparativo è dettagliata come segue:

Fondi relativi al personale

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Fondo iniziale	45.188	46.736
(Proventi)/oneri finanziari	454	652
Utilizzi	(2.220)	(1.101)
(Utili) / Perdite Attuariali imputate a riserva di patrimonio netto	3.793	(1.099)
Totale Fondi relativi al personale	47.215	45.188

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

Le principali assunzioni attuariali, utilizzate per la determinazione degli obblighi pensionistici, sono di seguito riportate:

Basi tecniche economiche-finanziarie

	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Tasso annuo di attualizzazione	0,77%	1,57%
Tasso annuo di inflazione	1,50%	1,50%
Tasso annuo di incremento TFR	2,63%	2,63%

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

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività per ciascuna ipotesi rilevante alla data del 31 dicembre 2019 e, relativo comparativo, con evidenza degli effetti che avrebbe determinato sul valore del fondo trattamento di fine rapporto.

Variazione delle ipotesi

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
+ 1 % sul tasso di turnover	46.814	45.037
- 1 % sul tasso di turnover	47.657	45.354
+ 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	47.863	45.822
- 1/4 % sul tasso annuo di inflazione	46.578	44.565
+ 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	46.189	44.191
- 1/4 % sul tasso annuo di attualizzazione	48.277	46.218

L'indicazione della durata media finanziaria dell'obbligazione e l'analisi delle scadenze di pagamento dei benefici sono riportate nelle tabelle seguenti:

Durata media finanziaria dell'obbligazione

(valore espresso in anni)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Duration del piano	9,4	10,0

Erogazioni previste

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Annualità 1	4.397	2.127
Annualità 2	3.438	2.363
Annualità 3	2.073	2.749
Annualità 4	2.099	3.835
Annualità 5	2.297	2.991

6.18 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia le passività finanziarie correnti e non correnti al 31 dicembre 2019 e relativo esercizio di comparazione:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019		31 dicembre 2018	
	Corrente	Non corrente	Corrente	Non corrente
Debiti verso banche	24.398	199.551	22.371	224.672
Debiti verso altri finanziatori	10.414	306.103	7.213	298.933
Totale passività finanziarie	34.812	505.654	29.584	523.605

Di seguito, si riporta il dettaglio delle relative voci:

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019		31 dicembre 2018	
	Quota corrente	Quota non corrente	Quota corrente	Quota non corrente
Finanziamenti a lungo termine	23.459	195.977	21.316	219.285
Debito per oneri su finanziamento	939		1.055	
Fair value derivati		3.574		5.387
Debiti verso banche	24.398	199.551	22.371	224.672
Debiti verso obbligazionisti		299.369		298.889
Debito per oneri su obbligazioni	6.609		6.627	
Passività per leasing (debito finanziario)	1.681	6.734		
Finanziamenti agevolati	44		44	44
Debiti finanziari verso controllate	2.080		542	
Debiti verso altri finanziatori	10.414	306.103	7.213	298.933
Totale passività correnti e non correnti	34.812	505.654	29.584	523.605

Come evidenziato dalla tabella precedente, l'indebitamento finanziario della Società è prevalentemente riconducibile all'indebitamento bancario per finanziamenti di medio lungo termine e al prestito obbligazionario emesso in data 17 aprile 2014, denominato *SEA 3 1/8 2014-2021*.

Di seguito si riportano le principali caratteristiche del prestito obbligazionario:

- **Tipologia di obbligazioni:** senior, *unsecured*, non convertibili, di taglio minimo pari a 100 migliaia di euro e rivolte esclusivamente a investitori qualificati e istituzionali;
- **Prezzo di emissione:** alla pari;
- **Controvalore:** 300 milioni di euro;
- **Tasso di interesse:** cedola fissa annuale del 3,125%;
- **Durata:** 7 anni con rimborso alla scadenza a eccezione dei rimborsi anticipati previsti nel regolamento del prestito e allineati alla prassi di mercato;
- **Quotazione:** mercato regolamentato gestito da *Irish Stock Exchange*;
- **Covenant:** tipici della prassi internazionale per emissioni obbligazionarie di questa tipologia, quali in particolare la *Limitation of Indebtness* ovvero il mantenimento del rapporto tra Posizione Finanziaria Netta/Ebitda al valore massimo di 3,8. A oggi il *covenant* è rispettato.

Per maggiori dettagli sui finanziamenti bancari accessi e sui contratti derivati sottoscritti si rimanda a quanto analizzato nella Nota 4.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto della Società determinato al 31 dicembre 2019, e relativo comparativo dell'esercizio 2018, secondo quanto previsto dalla Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 e in conformità con le Raccomandazioni ESMA/2011/81.

Indebitamento Finanziario netto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
A. Disponibilità Liquide	(87.463)	(152.984)
B. Altre Disponibilità Liquide		
C. Titoli detenuti per la negoziazione		
D. Liquidità (A)+(B)+(C)	(87.463)	(152.984)
E. Crediti finanziari	(26.128)	(28.410)
F. Debiti finanziari correnti	2.080	542
G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	23.459	21.316
H. Altri debiti finanziari correnti	9.273	7.726
I. Debiti ed altre passività finanziarie correnti (F) + (G) + (H)	34.812	29.584
J. Indebitamento finanziario corrente netto (D) + (E) + (I)	(78.779)	(151.810)
K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine	195.977	219.285
L. Obbligazioni emesse	299.369	298.889
M. Altri debiti finanziari non correnti	10.308	5.431
N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K) + (L) + (M)	505.654	523.605
O. Indebitamento Finanziario Netto (J) + (N)	426.875	371.795

A fine dicembre 2019 l'indebitamento finanziario netto, pari a 426.875 migliaia di euro, evidenzia un peggioramento di 55.080 migliaia di euro rispetto a fine 2018, il cui saldo risultava essere di 371.795 migliaia di euro.

Come desumibile dal rendiconto finanziario, sulla dinamica del livello di indebitamento finanziario netto ha influito il fatto che il *cash flow* generato dall'attività operativa per 183.395 migliaia di euro, non è stato sufficiente a consentire di compensare il *cash flow* assorbito dalla attività di investimento (72.142 migliaia di euro) ed a quello assorbito dalla gestione finanziaria per pagamento di dividendi, di interessi e commissioni (rispettivamente per 138.650 migliaia di euro, comprensivi della prima tranche della distribuzione di dividendi straordinari e per 16.844 migliaia di euro); dal punto di vista finanziario la riduzione delle disponibilità liquide di 65.521 migliaia di euro (87.463 migliaia di euro a fine 2019 a fronte di 152.984 migliaia di euro nel 2018) deriva, principalmente, dalla prosecuzione dell'ammortamento dei finanziamenti in essere con un esborso di 21.360 migliaia di euro e dal pagamento della prima tranche della distribuzione di riserve straordinarie per 39.862 migliaia di euro.

Le voci "Altri debiti finanziari correnti" e "Altri debiti finanziari non correnti" comprendono le passività per leasing, in accordo al nuovo principio contabile IFRS 16, rappresentative dell'obbligazione ad effettuare i pagamenti previsti contrattualmente. Come mostra la tabella riportata di seguito le passività finanziarie correnti (scadenza entro 12 mesi) e non correnti (scadenza oltre 12 mesi) per leasing ammontano al 31 dicembre 2019 rispettivamente a 1.681 migliaia di euro e 6.734 migliaia di euro.

Passività per leasing (Debito Finanziario)

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	
	correnti	non correnti
Attrezzatura di Pista/Piazzale/Strade	4	
Attrezzatura Varia e Minuta	624	2.082
Attrezzature Complesse	53	91
Automezzi	783	1.994
Macchine Elettromeccaniche ed Elett.	186	593
Mezzi di Carico e Scarico		
Terreni	31	1.974
Totale	1.681	6.734

Di seguito si riporta il dettaglio delle variazioni delle attività e passività finanziarie correnti e non correnti, con separata evidenza dei flussi di cassa rilevati nell'esercizio 2019 e delle altre variazioni.

Attività e Passività finanziarie correnti e non correnti

(in migliaia di euro)	Finanziamenti bancari a m/l termine (quota corrente e non corrente)	Prestiti obbligazionari	Finanziamenti agevolati (quota corrente e non corrente)	Debito per oneri su finanziamenti e prestiti obbligazionari	Debiti per leasing	Derivato passivo	Crediti / Debiti finanziari verso controllate	Totale
31 dicembre 2018	240.601	298.889	88	7.682		5.387	(27.868)	524.779
Flussi di cassa:								
<i>- Erogazione nuove tranche di finanziamenti a raccolta BEI</i>								
<i>- Rimborso quota capitale</i>	(21.316)		(44)					(21.360)
<i>- Variazione del cash pooling</i>							3.820	3.820
<i>- Pagamento interessi passivi su finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari di competenza del 2018</i>				(7.682)				(7.682)
<i>- Rimborso quota capitale e interessi passivi per leasing finanziario IFRS16</i>					(3.842)			(3.842)
Totale flussi di cassa	(21.316)	0	(44)	(7.682)	(3.842)	0	3.820	(29.064)
Altre variazioni:								
<i>- Effetto costo ammortizzato</i>	151	480						631
<i>- Variazione del fair value</i>						(1.813)		(1.813)
<i>- Ratei su interessi passivi da finanziamenti e prestiti obbligazionari</i>				7.548				7.548
<i>- Impatto adozione IFRS16 su opening balance al 01 gennaio 2019</i>					4.845			4.845
<i>- Variazione debito per leasing finanziario IFRS16</i>					7.412			7.412
Totale Altre variazioni	151	480	0	7.548	12.257	(1.813)	0	18.623
31 dicembre 2019	219.436	299.369	44	7.548	8.415	3.574	(24.048)	514.338

6.19 Debiti commerciali

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Debiti commerciali":

Debiti commerciali

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Debiti verso fornitori	150.318	128.615
Acconti	3.940	2.750
Debiti verso imprese controllate	11.363	13.607
Debiti verso imprese collegate	11.519	11.614
Totale debiti commerciali	177.140	156.586

I debiti commerciali, pari a 177.140 migliaia di euro al 31 dicembre 2019, si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi concernenti l'attività di gestione e la realizzazione degli investimenti. Nel contesto della ottimizzazione dei rapporti con i fornitori, i debiti verso fornitori al 31 dicembre 2019 includono importi ceduti dagli stessi a società di factoring per 4.076 migliaia di euro (1.391 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

I debiti per acconti al 31 dicembre 2019, pari a 3.940 migliaia di euro, evidenziano un incremento di 1.190 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente per effetto, principalmente, degli incassi ricevuti a fronte della partecipazione di SEA a progetti di ricerca e innovazione in campo internazionale. La restante parte dei debiti per acconti sono principalmente attribuibili agli acconti da clienti.

Per quanto riguarda i debiti verso le società controllate e collegate si rimanda a quanto esposto nella Nota 8 relativa ai rapporti con parti correlate.

6.20 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 10.520 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (17.464 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), sono costituiti principalmente dal debito per imposte dirette pari a 4.819 migliaia di euro (11.825 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), dal debito Irpef sul lavoro dipendente e autonomo per 4.757 migliaia di euro (5.144 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e dal debito IVA per 939 migliaia di euro (490 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

6.21 Altri debiti correnti e non correnti

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2019 e relativo comparativo:

Altri debiti correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	13.878	13.969
Debiti verso i dipendenti per competenze maturate	23.825	21.113
Debiti verso i dipendenti per ferie non godute	2.621	2.388
Debiti verso lo Stato per servizi antincendio negli aeroporti	71.187	65.113
Debiti verso lo Stato per canone concessorio	14.664	14.285
Debito verso lo Stato per canone concessorio servizi di sicurezza	96	90
Debiti per addizionali sui diritti di imbarco	51.416	49.944
Depositi cauzionali di terzi	1.094	998
Debiti verso Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	54	187
Debito verso azionisti per dividendi	84.839	89
Debiti verso altri per trattenute c/dipendenti	234	240
Altri	17.452	19.887
Totale altri debiti correnti	281.360	188.303

Il saldo della voce "Altri debiti correnti" evidenzia un incremento di 93.057 migliaia di euro, passando da 188.303 migliaia di euro al 31 dicembre 2018 a 281.360 migliaia di euro al 31 dicembre 2019.

Tale variazione è ascrivibile, principalmente, all'effetto contrapposto dei seguenti fenomeni: *i)* incremento dei debiti verso azionisti per dividendi, a seguito della delibera di distribuzione straordinaria di poste disponibili di patrimonio netto risultanti dal bilancio di esercizio al 31 dicembre 2018 alla voce Altre Riserve approvata dall'Assemblea degli Azionisti del 30 settembre 2019. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto descritto nella Nota 6.15 "Distribuzione dividendi"; *ii)* maggiori oneri per 6.074 migliaia di euro riferiti al contributo a carico della Società al fondo per servizi antincendio aeroportuali istituito con la Legge 27 dicembre 2006, n. 296; *iii)* incremento dei debiti per 1.472 migliaia di euro relativi alle addizionali sui diritti di imbarco istituite dalle Leggi n. 350/2003, n. 43/2005, n. 296/2006, n. 166/2008, n. 92/2012 e n. 357/2015; *iv)* maggiori debiti verso dipendenti per competenze maturate, per 2.712 migliaia di euro, principalmente dovuti alla riclassificazione della quota corrente dei debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, da liquidare nell'esercizio 2020 relativamente alla pro-

cedura di mobilità avviata nel 2017, solo parzialmente compensati dall'ammontare liquidato nell'esercizio; v) aumento dei debiti verso lo Stato relativamente agli oneri legati al versamento del canone concessorio, per 379 migliaia di euro, a seguito della variazione dei dati di traffico; vi) riduzione della voce "Altri" per 2.435 migliaia di euro. Tale voce, pari a 17.452 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (19.887 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), si riferisce principalmente ai risconti passivi connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori. I risconti passivi del 2019 risentono della ridefinizione dei contratti commerciali vigenti, relativa all'emergenza sanitaria Covid-19 per la cui descrizione si rimanda alla Nota 6.10.

Si precisa che la voce "Debiti per addizionali sui diritti di imbarco" è comprensiva delle quote addebitate ai vettori (e non ancora incassate) e di quelle già incassate e riversate all'INPS/Erario nei primi mesi del 2020.

Si precisa che, relativamente ai debiti verso lo Stato per servizi antincendio aeroportuali, in data 20 luglio 2018 è avvenuta la pubblicazione in G.U. della pronuncia della Corte Costituzionale del 3 luglio 2018 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2016)". La dichiarata natura di tributo del Fondo antincendio e l'esclusiva giurisdizione tributaria sono state confermate dalla Corte di Cassazione in data 15 gennaio 2019. Per ulteriori dettagli e approfondimenti si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla gestione nel capitolo "Fattori di rischio del Gruppo SEA".

La tabella seguente dettaglia la voce "Altri debiti non correnti" alla data di chiusura dell'esercizio 2019 e relativo comparativo:

Altri debiti non correnti

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Debiti verso dipendenti	6.561	11.876
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.401	2.088
Totale altri debiti non correnti	7.962	13.964

Il saldo della voce "Altri debiti non correnti" si riferisce ai debiti verso dipendenti e relativi oneri contributivi, iscritti a seguito dell'avvio, il 27 dicembre 2017, della procedura di mobilità in cui si stabilisce l'esodo incentivato di un numero predefinito di lavoratori, che raggiungeranno, entro agosto 2023, i requisiti per il trattamento pensionistico (pensione anticipata o di vecchiaia). Relativamente a questa procedura, in data 15 gennaio 2018 è stato sottoscritto il verbale di accordo con le Organizzazioni Sindacali.

La riduzione, pari a 6.002 migliaia di euro, è sostanzialmente attribuibile alla riclassificazione tra i debiti correnti della quota a breve termine.

6.22 Crediti e debiti di durata superiore a cinque anni

Non esistono crediti di durata superiore a cinque anni.

I debiti di natura finanziaria di durata superiore a cinque anni ammontano a 104.242 migliaia di euro, relativamente al rimborso delle quote capitali dei finanziamenti a medio/lungo termine in essere alla data del 31 dicembre 2019 e, per 3.105 migliaia di euro, relativamente ai debiti per leasing finanziario.

7. CONTO ECONOMICO

7.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione suddiviso per *business unit*:

Ricavi di gestione per *Business Unit*

(in migliaia di euro)	2019	2018
Aviation	432.747	422.939
Non Aviation	252.808	240.997
Totale Ricavi di gestione	685.555	663.936

Di seguito il dettaglio dei ricavi di gestione *Aviation* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione *Aviation*

(in migliaia di euro)	2019	2018
Diritti e infrastrutture centralizzate	371.570	361.314
Ricavi da gestione sicurezza	44.692	44.671
Utilizzo spazi in regime regolamentato	16.485	16.954
Totale Ricavi di gestione <i>Aviation</i>	432.747	422.939

L'andamento dei ricavi di gestione *Aviation* dell'esercizio 2019 registra un incremento di 9.808 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 422.939 migliaia di euro nel 2018 a 432.747 migliaia di euro nel 2019. Tale crescita è stata supportata dall'adeguamento tariffario definito a livello di Contratto di Programma e dall'incremento del traffico passeggeri, grazie: *i*) all'attivazione di nuovi collegamenti e all'incremento di diverse frequenze di tratte già esistenti, sia su rotte europee che extra europee. Lo scalo di Malpensa vanta ora un servizio di connettività diretta con 82 paesi del mondo serviti da voli di linea *non stop*; *ii*) alla sottoscrizione di nuovi accordi bilaterali e all'aggiornamento di alcuni accordi già in essere. Il traffico passeggeri, a livello di sistema aeroportuale di Milano, registra un incremento di movimenti del 4% e di passeggeri del 4,4%. Tale performance è conseguente al robusto incremento registrato nell'aeroporto di Malpensa a cui si contrappone una riduzione a Linate. Tali risultati sono influenzati dalla chiusura dell'aeroporto di Linate avvenuta dal 27 luglio al 26 ottobre 2019, per il rifacimento della pista ed il *restyling* dell'aerostazione, con il conseguente trasferimento della maggior parte dei voli sullo scalo di Malpensa. Il traffico merci, invece, registra una riduzione del 3,1% rispetto al precedente esercizio, attestandosi a complessivi 551 mila tonnellate di merce movimentata.

Per ulteriori dettagli si rimanda alla Relazione sulla gestione.

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione *Non Aviation* suddiviso per tipologia.

Ricavi di gestione *Non Aviation*

(in migliaia di euro)	2019	2018
Retail	100.239	94.332
Parcheggi	73.426	68.155
Spazi cargo	17.105	15.097
Pubblicità	10.420	11.389
Servizi Premium	18.311	14.972
Real Estate	2.913	2.083
Servizi e altri ricavi	30.394	34.969
Totale Ricavi di gestione <i>Non Aviation</i>	252.808	240.997

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi *retail* suddiviso per tipologia.

Ricavi Retail

(in migliaia di euro)	2019	2018
Shops	52.387	48.909
Food & beverage	21.677	20.271
Car rental	17.311	17.054
Attività bancarie	8.864	8.098
Totale Retail	100.239	94.332

La variazione dei ricavi di gestione *Non Aviation* evidenzia un incremento di 11.811 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, passando da 240.997 migliaia di euro nel 2018 a 252.808 migliaia di euro nel 2019. Tale incremento è principalmente dovuto ai seguenti effetti: *i*) i ricavi *retail* evidenziano una crescita di 5.907 migliaia di euro grazie alle maggiori *royalties* sulle concessioni per attività di vendita al pubblico. In particolare, tali proventi risentono positivamente dell'incremento del traffico passeggeri e del continuo miglioramento e ampliamento dell'offerta rispondendo alle esigenze della clientela sia in termini qualitativi che quantitativi; *ii*) i ricavi da parcheggi indicano un incremento di 5.271 migliaia di euro in virtù di una intensa politica commerciale, caratterizzata da un'attenta gestione del *business* che coniuga strategie di *marketing*, e di *revenue management*, basate su una costante attività di comunicazione, di differenziazione delle tariffe a seconda delle esigenze della clientela e della stagionalità e di costante rinnovamento dei canali di vendita; *iii*) i ricavi da concessione degli spazi cargo evidenziano un incremento di 2.008 migliaia di euro beneficiando dei maggiori corrispettivi derivanti dal rilascio di nuovi magazzini realizzati nell'area cargo di Malpensa e dall'assegnazione di ulteriori spazi per la gestione del traffico merci relativo all'*e-commerce*; *iv*) i ricavi da pubblicità indicano una riduzione di 969 migliaia di euro, per effetto della temporanea chiusura dello scalo di Linate; *v*) i ricavi derivanti dai servizi *premium* registrano un incremento di 3.339 migliaia di euro, grazie ai maggiori proventi generati dai servizi resi nelle Sale Vip di Malpensa.

La voce "Servizi e altri ricavi" si compone principalmente dei proventi derivanti dall'attività di progettazione, dall'attività di *service* e proventi diversi. Il saldo dell'esercizio 2019 registra una riduzione di 4.575 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio, il quale beneficiava dell'iscrizione di un provento di carattere *non recurring* di 5.591 migliaia di euro (non inclusivo della quota interessi), relativo all'occupazione degli spazi siti nel sedime aeroportuale di Linate e Malpensa, a seguito della Sentenza n. 23454/18 della Corte di Cassazione che ha rigettato i ricorsi presentati dall'Agenzia delle Dogane, confermando i precedenti gradi di giudizio favorevoli alla Società.

7.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 29.188 migliaia di euro nel 2018 a 51.142 migliaia di euro nel 2019.

Tali ricavi corrispondono, in applicazione dell'IFRIC 12, alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati del 6%, rappresentativo della migliore stima circa la remunerazione, sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività.

L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento e di miglioria dell'infrastruttura. Per maggiori dettagli sui principali investimenti dell'esercizio si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.1.

Nella voce "Costi per lavori su beni in concessione" (Nota 7.6) è riflessa l'aumento corrispondente dei costi sostenuti per l'effettuazione dei lavori su beni in concessione.

7.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia il costo del lavoro:

Costi del lavoro

(in migliaia di euro)	2019	2018
Salari e stipendi	136.277	132.268
Oneri sociali	37.435	37.298
Trattamento fine rapporto	7.698	7.468
Altri costi del lavoro	5.173	7.013
Totale costi del lavoro	186.583	184.047

Il costo del lavoro ha subito un incremento pari a 2.536 migliaia di euro, passando da 184.047 migliaia di euro nel 2018 a 186.583 migliaia di euro nel 2019 (1,4%).

Tale variazione è principalmente correlata ai costi straordinari connessi alla temporanea chiusura dello scalo di Linate e all'incremento netto della forza lavoro necessaria alla gestione di un maggior numero di passeggeri. Per maggiori dettagli si rimanda anche a quanto riportato nella Relazione sulla gestione.

La tabella di seguito evidenzia il numero medio dei dipendenti FTE (*Full Time Equivalent*) per categoria, con raffronto rispetto all'esercizio precedente:

Numero medio dipendenti equivalenti (FTE)

	Gennaio-Dicembre 2019	%	Gennaio-Dicembre 2018	%
Dirigenti	52	2%	54	2%
Quadri	287	11%	275	10%
Impiegati	1.701	62%	1.710	63%
Operai	614	22%	629	23%
Totale dipendenti subordinati	2.654	97%	2.668	98%
Dipendenti somministrati	77	3%	46	2%
Totale dipendenti	2.731	100%	2.714	100%

L'incremento di personale è riconducibile principalmente alle assunzioni di interinali in ambito *operations* connesse all'incremento del traffico passeggeri.

Si riporta, infine, il numero dei dipendenti complessivi in termini di HDC (*Headcount*) alla data di chiusura del bilancio separato:

Numero dipendenti HDC (Headcount) a fine periodo

	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018	delta
Dipendenti HDC (a fine periodo)	2.780	2.780	-

7.4 Materiali di consumo

La tabella di seguito dettaglia i "Materiali di consumo":

Materiali di consumo

(in migliaia di euro)	2019	2018
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	11.998	11.313
Variazione delle rimanenze	85	2.176
Totale materiali di consumo	12.083	13.489

La voce "Materiali di consumo" include principalmente gli acquisti di beni destinati ad attività aeroportuali (prodotti chimici per *de-icing* e *de-snowing*, vestiario, ricambistica, ecc.). La variazione di 1.406 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio è principalmente generata dall'ottimizzazione del processo di gestione del magazzino.

7.5 Altri costi operativi

La tabella di seguito dettaglia la voce "Altri costi operativi":

Altri costi operativi

(in migliaia di euro)	2019	2018
Utenze e spese di vigilanza	46.768	37.763
Canoni vs Enti Pubblici	35.510	34.598
Costi di manutenzione ordinaria	31.548	25.955
Servizi di scalo forniti da società di Handling	22.885	22.810
Gestione parcheggi	18.419	15.988
Pulizia	16.735	14.015
Costi commerciali	7.667	4.874
Oneri tributari	7.575	7.542
Canoni relativi a licenze d'uso hardware e software	7.329	4.894
Prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici	6.447	7.616
Prestazione per assistenza disabili e supporto al passeggero	5.222	3.997
Noleggi di attrezzature ed autoveicoli	2.017	3.645
Assicurazioni	1.202	1.076
Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA	594	670
Affitti passivi	529	130
Minusvalenze su beni patrimoniali	518	473
Altri costi	17.037	14.903
Totale altri costi operativi	228.002	200.949

Nell'esercizio 2019 la voce "Altri costi operativi" ha subito un incremento per 27.053 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio. Tale incremento è stato principalmente determinato dall'effetto contrapposto dei fenomeni di seguito elencati:

- incremento dei costi per utenze per l'effetto, principale, di maggiori oneri legati al consumo di riscaldamento e condizionamento per 9.009 migliaia di euro a fronte di una riduzione dei costi di energia elettrica per 1.728 migliaia di euro. Tale andamento è strettamente correlato alla variazione del prezzo delle materie prime. Le spese di vigilanza registrano, inoltre, un incremento di 1.520 migliaia di euro a seguito della crescita delle attività di controllo ai filtri di sicurezza;
- aumento dei costi per canoni verso Enti Pubblici per 912 migliaia di euro in conseguenza dei maggiori oneri per canone

concessorio che SEA è tenuta a versare per l'esercizio 2019 all'ENAC. Tale andamento è strettamente correlato alla variazione dei dati di traffico;

- maggiori costi di manutenzione ordinaria per 5.593 migliaia di euro relativi a manutenzioni programmate di beni immobili, impianti ed attrezzature;
- aumento dei costi legati alla gestione dei parcheggi per 2.431 migliaia di euro a seguito dell'ampliamento dell'offerta di posti alla clientela e del maggior volume generato nel corso dell'esercizio;
- incremento dei costi per servizi di pulizia per 2.720 migliaia di euro conseguenti alle maggiori attività rese dai fornitori e all'aumento delle superfici disponibili;
- maggiori costi commerciali per 2.793 migliaia di euro relativi all'incremento delle iniziative commerciali e di marketing realizzate nell'esercizio 2019, in particolar modo alle iniziative legate alla riapertura dello scalo di Linate;
- aumento dei canoni relativi alle licenze d'uso dei *software*, al servizio dei sistemi gestionali e amministrativi degli scali di Linate e Malpensa, per un ammontare pari a 2.435 migliaia di euro;
- riduzione dei costi legati alle prestazioni professionali per servizi legali, amministrativi e strategici per 1.169 migliaia di euro a seguito di azioni di efficientamento poste in essere dalla Società;
- incremento dei costi per servizi di supporto al passeggero per 1.225 migliaia di euro relativamente alle nuove attività di supporto prestate presso gli *e-gates* (la cui introduzione è avvenuta a fine 2018), alle attività legate al progetto "bridge" e alla riapertura dello scalo di Linate;
- minori canoni per il noleggio di attrezzature e beni mobili per 1.628 migliaia di euro principalmente dovuti all'applicazione, a far data dal 1° gennaio 2019, del principio contabile IFRS 16 che prevede per i contratti di leasing precedentemente classificati come operativi, l'iscrizione di un'attività immateriale rappresentativa del contratto d'uso. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto riportato nella Nota 2.2;
- incremento della voce residuale "Altri costi" per 2.134 migliaia di euro, principalmente legato ai maggiori oneri connessi ai servizi di ristorazione delle Sale Vip, alle spese di collegamento a terra e alle commissioni e servizi di intermediazione.

La voce residuale "Altri costi" accoglie, principalmente, la remunerazione riconosciuta da SEA per l'attività di incasso dei diritti aeroportuali legati all'aviazione generale pari a 4.357 migliaia di euro (4.014 migliaia di euro nel 2018), i costi per servizi di ristorazione delle Sale Vip pari a 4.565 migliaia di euro (3.812 migliaia di euro nel 2018), i costi per commissioni e servizi di intermediazione pari a 1.846 migliaia di euro (1.592 migliaia di euro nel 2018), i costi industriali e amministrativi diversi (principalmente oneri per certificazioni ed autorizzazioni, costi per servizi di accoglienza e ricevimento dei passeggeri e perdite su crediti) pari a 1.163 migliaia di euro (1.045 migliaia di euro nel 2018), i costi per il servizio di collegamento a terra pari a 1.735 migliaia di euro (1.069 migliaia di euro nel 2018), i contributi associativi versati dalla Società pari a 1.150 migliaia di euro (1.133 migliaia di euro nel 2018), i costi per acquisti ed abbonamenti a giornali e riviste pari a 514 migliaia di euro (482 migliaia di euro nel 2018), le spese per il funzionamento degli uffici e altri oneri di natura amministrativa.

7.6 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 26.728 migliaia di euro nel 2018 a 46.321 migliaia di euro nel 2019. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento (Nota 7.2).

7.7 Accantonamenti e svalutazioni

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

Accantonamenti e svalutazioni

(in migliaia di euro)	2019	2018
Accantonamenti / (scioglimenti) dei crediti dell'attivo circolante e disponibilità liquide	(1.862)	713
Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri	2.548	2.838
Totale accantonamenti e svalutazioni	686	3.551

Nel 2019 la voce "Accantonamenti e svalutazioni" evidenzia una riduzione di 2.865 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, passando da 3.551 migliaia di euro nel 2018 a 686 migliaia di euro nel 2019.

Gli accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti presentano nell'esercizio 2019 maggiori scioglimenti, solo parzialmente compensati dagli accantonamenti eseguiti in continuità con l'esercizio precedente e effettuati per tener conto, sia del rischio di deterioramento della dinamica finanziaria dei principali operatori con i quali vi sono contenziosi in essere, sia delle svalutazioni per i crediti sottoposti a procedure concorsuali e sia dei rischi di mancato incasso relativi non soltanto ai crediti già scaduti ma anche su quelli a scadere.

Gli accantonamenti netti al fondo rischi ed oneri futuri, pari a 2.548 migliaia di euro nel 2019, si riferiscono principalmente ad accantonamenti in materia di lavoro e all'adeguamento delle valutazioni connesse alla copertura dei probabili oneri legati ai contenziosi relativi alla gestione operativa degli Aeroporti di Milano.

7.8 Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

La voce relativa agli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione è dettagliabile come segue:

Accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione

(in migliaia di euro)	2019	2018
Accantonamenti / (scioglimenti) al fondo di ripristino e sostituzione	22.000	15.000
Totale accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione	22.000	15.000

Tale voce include l'accantonamento di competenza dell'esercizio, relativamente agli interventi di sostituzione e manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

L'andamento dell'esercizio 2019 evidenzia un incremento di 7.000 migliaia di euro, passando da 15.000 migliaia di euro nel 2018 a 22.000 migliaia di euro nel 2019, in conseguenza dell'aggiornamento pluriennale del piano di sostituzione e di manutenzione programmata dei beni rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio".

7.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

Ammortamenti

(in migliaia di euro)	2019	2018
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	53.913	52.455
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	17.317	16.950
Ammortamento degli investimenti immobiliari	2	2
Ammortamento diritti d'uso beni in leasing	1.692	
Totale ammortamenti	72.924	69.407

L'andamento dell'ammortamento delle immobilizzazioni materiali riflette il processo di ammortamento sulla base della vita utile stimata dalla Società mentre, per le immobilizzazioni immateriali rientranti nel c.d. "Diritto Concessorio" è strettamente connesso alla durata della concessione. Si segnala inoltre l'incremento legato agli ammortamenti della nuova categoria di immobilizzazioni determinata dall'applicazione, a partire dal 1° gennaio 2019, dell'IFRS 16 (Diritti d'uso dei beni in leasing).

7.10 Proventi e oneri da partecipazioni

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

Proventi (oneri) da partecipazioni

(in migliaia di euro)	2019	2018
Dividendi da Dufrital SpA	3.543	4.056
Dividendi da SACBO SpA	2.026	2.026
Dividendi da Airport Handling SpA	1.200	387
Dividendi da SEA Services Srl	892	804
Dividendi da Malpensa Logistica Europa SpA	875	750
Dividendi da Disma SpA	225	253
Totale proventi (oneri) da partecipazioni	8.761	8.276

Il saldo della voce in oggetto evidenzia proventi da partecipazioni pari a 8.761 migliaia di euro al 31 dicembre 2019, a fronte di 8.276 migliaia di euro rilevati nel precedente esercizio.

I proventi da partecipazioni riferiti ai soli dividendi distribuiti dalle società partecipate hanno subito un incremento di 485 migliaia di euro rispetto al precedente esercizio.

7.11 Proventi e oneri finanziari

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

Proventi (oneri) finanziari

(in migliaia di euro)	2019	2018
Utili su cambi	11	1
Altri proventi finanziari	854	1.579
Totale proventi finanziari	865	1.580
Interessi passivi su finanziamenti a medio-lungo termine	(11.676)	(12.038)
Perdite su cambi	(4)	(11)
Altri interessi passivi	(5.432)	(5.597)
Totale oneri finanziari	(17.112)	(17.646)
Totale proventi (oneri) finanziari	(16.247)	(16.066)

Gli oneri finanziari netti si incrementano di 181 migliaia di euro, passando da 16.066 migliaia di euro nel 2018 a 16.247 migliaia di euro nel 2019. A fronte di una riduzione, pari a 715 migliaia di euro, dei proventi finanziari, gli oneri finanziari registrano un positivo andamento con una contrazione dei costi pari a 534 migliaia di euro.

Si ricorda che i proventi finanziari dell'esercizio 2018 beneficiavano della quota di interessi attivi, pari a 976 migliaia di euro, riconosciuta dall'Agenzia delle Entrate nel precedente esercizio a seguito della liquidazione del credito IRES relativo alla deducibilità dell'IRAP dall'IRES per le annualità dal 2007 al 2011 (c.d. click day) vantato dalla Società.

La riduzione degli oneri finanziari di 534 migliaia di euro è principalmente determinata: i) dalla diminuzione dell'indebitamento lordo, con minor aggravio di interessi passivi per 362 migliaia di euro, e ii) dalla riduzione degli interessi passivi su contratti derivati per 214 migliaia di euro. L'effetto positivo correlato alla diminuzione degli interessi passivi su TFR per 197 migliaia di euro è quasi interamente compensato dall'incremento degli interessi passivi su leasing finanziario pari a 134 migliaia di euro.

Per maggiori dettagli sulla variazione delle passività finanziarie si rimanda a quanto riportato nella Nota 6.18.

7.12 Imposte

Di seguito si riporta il dettaglio della voce "Imposte":

Imposte

(in migliaia di euro)	2019	2018
Imposte correnti	52.386	52.211
Imposte differite /(anticipate)	(3.338)	(3.537)
Totale imposte	49.048	48.674

Di seguito si riporta la riconciliazione tra l'aliquota teorica e quella effettiva per l'esercizio 2019:

(in migliaia di euro)	2019	%
Utile prima delle imposte	160.614	
Imposte sul reddito teoriche	44.169	27,5%
Effetto fiscale differenze permanenti	(2.285)	-1,4%
IRAP	7.669	4,8%
Altro	(505)	-0,3%
Imposte effettive	49.048	30,5%

Si segnala che sulle imposte dell'esercizio grava l'impatto derivante dall'entrata in vigore della Legge di Bilancio 2020 n. 160 del 27 dicembre 2019, con la quale è stato previsto l'incremento di 3,5 punti percentuali dell'aliquota IRES, che a seguito della modifica risulta pari al 27,5%, per i periodi d'imposta 2019, 2020 e 2021. Il credito per imposte anticipate e il debito per imposte differite sono stati, conseguentemente, riallineati alla futura aliquota in base al periodo di riversamento.

Le principali differenze fiscali di carattere permanente sono riconducibili ai dividendi da partecipate in regime pex incassati nell'esercizio 2019, alla deduzione legata all'effetto sulle *actuarial losses* rilevate sul TFR e all'agevolazione del super ammortamento su beni strumentali, effetti solo parzialmente compensati dalle variazioni in aumento principalmente legate alla parte indeducibile dell'Imposta Municipale Unica e altri costi indeducibili.

L'ammontare della voce "Altro" si compone, principalmente, delle rettifiche su fiscalità, sia corrente che differita, di esercizi precedenti e dell'adeguamento sulla fiscalità anticipata e differita relative al riversamento sulle quote di utilizzo dei fondi, stimate nel periodo di applicazione della maggior aliquota IRES.

8. TRANSAZIONI CON LE PARTI CORRELATE

Di seguito sono riportati i saldi patrimoniali ed economici dei rapporti della Società con parti correlate per gli esercizi 2019 e 2018, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti della Società con Parti correlate

31 dicembre 2019					
(in migliaia di euro)	Crediti commerciali	Crediti Finanziari correnti	Altri crediti correnti	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Energia SpA	569	26.128		10.148	
SEA Prime SpA	2.704			1.215	2.080
<i>Imprese collegate</i>					
Aiport Handling SpA	4.700			7.229	
SACBO SpA	283			352	
Dufrital SpA	5.760			695	
Malpensa Logistica Europa SpA	1.361			1.070	
SEA Services Srl	1.010			2.173	
Signature Flight Support Italy Srl	14				
Disma SpA	12				
Totale Parti correlate	16.413	26.128	0	22.882	2.080
Totale voce di bilancio	120.162	26.128	5.769	177.140	34.812
% sul totale voce di bilancio	13,66%	100,00%	0,00%	12,92%	5,97%

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2019					
(in migliaia di euro)	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (Oneri) Finanziari Netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Energia SpA	495	35.760	(108)	748	
SEA Prime SpA	9.041	4.357	(625)		
<i>Imprese collegate</i>					
Airport Handling SpA	14.076	26.486	(38)		1.200
SACBO SpA (*)	1.171	11.867	(2)		2.026
Dufrital SpA	32.997	16			3.543
Malpensa Logistica Europa SpA	4.635		(40)		875
SEA Services Srl	3.862	4.550			892
Disma SpA	214		(3)		225
Signature Flight Support Italy Srl	69	1			
Totale Parti correlate	66.560	83.037	(816)	748	8.761
Totale voce di bilancio	685.555	228.002	186.583	(16.247)	8.761
% sul totale voce di bilancio	9,71%	36,42%	-0,44%	-4,60%	100,00%

(*) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 11.867 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Rapporti della Società con Parti correlate

31 dicembre 2018					
(in migliaia di euro)	Crediti commerciali	Crediti Finanziari correnti	Altri crediti correnti	Debiti commerciali	Passività finanziarie correnti
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Energia SpA	417	28.410		12.417	
SEA Prime SpA	3.292			1.190	542
<i>Imprese collegate</i>					
Aiport Handling SpA (*)	3.211			7.194	
SACBO SpA	336			476	
Dufrital SpA	5.113		2.005	740	
Malpensa Logistica Europa SpA	1.208			1.062	
SEA Services Srl	1.170			2.014	
Signature Flight Support Italy Srl	72			29	
Disma SpA	115			99	
Totale Parti correlate	14.934	28.410	2.005	25.221	542
Totale voce di bilancio	117.602	28.410	6.257	156.586	29.584
% sul totale voce di bilancio	12,70%	100,00%	32,04%	16,11%	1,83%

Esercizio chiuso al 31 dicembre 2018					
(in migliaia di euro)	Ricavi di gestione	Altri costi operativi	Costi del lavoro	Proventi (Oneri) Finanziari Netti	Proventi e (oneri) da partecipazioni
<i>Imprese controllate</i>					
SEA Energia SpA	447	28.419	(80)	562	
SEA Prime SpA	7.651	4.061	(625)	2	
<i>Imprese collegate</i>					
Airport Handling SpA (*)	6.629	13.190	(149)		387
SACBO SpA (**)	981	11.257	(2)		2.026
Dufrital SpA	31.120	19			4.056
Malpensa Logistica Europa SpA	4.310		(40)		750
SEA Services Srl	3.602	3.846			804
Disma SpA	218		(7)		253
Signature Flight Support Italy Srl	193	28			
Totale Parti correlate	55.151	60.820	(903)	564	8.276
Totale voce di bilancio	663.936	200.949	184.047	(16.066)	8.276
% sul totale voce di bilancio	8,31%	30,27%	-0,49%	-3,51%	100,00%

(*) A luglio 2018 il 30% del capitale sociale di Airport Handling SpA è stato trasferito a SEA a seguito dello scioglimento del Trust per conseguimento dello scopo, con iscrizione in Stato Patrimoniale della partecipazione nella voce "Partecipazioni in società controllate e collegate". I rapporti economici, pertanto, si riferiscono al periodo luglio - dicembre.

(**) La voce "Altri costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 11.257 migliaia di euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

8.1 Operazioni con società controllate

I rapporti commerciali in essere tra SEA e le società controllate sono rappresentati da:

- quanto ai rapporti fra SEA e SEA Energia SpA le operazioni attengono alla fornitura in favore degli Aeroporti di Milano, dell'energia elettrica e termica prodotta dalle Centrali di cogenerazione, site presso i predetti aeroporti, per il soddisfacimento delle richieste energetiche dei medesimi; nonché a un accordo per la prestazione, da parte della Società in favore di SEA Energia, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e pianificazione e controllo);
- con riferimento a SEA Prime SpA trattasi di rapporti legati al contratto di sub concessione per la gestione dell'aviazione generale, sullo scalo di Linate, prorogata da SEA in data 26 maggio 2008 e scadente il 30 aprile 2041. Trattasi, in par-

ticolare, dell'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali di aviazione generale e dell'accertamento e riscossione, per conto di SEA, dei diritti aeroportuali e di sicurezza. Risulta in essere, inoltre, un accordo per la prestazione, da parte della Società in favore di SEA Prime SpA, di servizi di natura amministrativa (tra cui affari legali, servizi di natura fiscale e contabile).

I crediti e i debiti finanziari sono relativi ai servizi di tesoreria accentrata (*cash pooling*) che SEA presta in favore delle controllate.

8.2 Operazioni con società collegate

Le transazioni tra la Società e le società collegate, nei periodi ivi indicati, hanno riguardato prevalentemente:

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

Le operazioni sopra elencate rientrano nella gestione ordinaria della Società e del Gruppo e sono effettuate a valori di mercato.

8.3 Altri rapporti con Parti correlate

SACBO SpA

Nel corso del 2019 SACBO ha distribuito dividendi a SEA per 2.026 migliaia di euro.

DUFRITAL SpA

Nel corso del 2019 Dufrital ha deliberato la distribuzione di dividendi a SEA per 3.543 migliaia di euro.

MALPENSA LOGISTICA EUROPA SpA

Nel corso del 2019 Malpensa Logistica Europa ha distribuito dividendi a SEA per 875 migliaia di euro.

SEA SERVICES Srl

Nel corso del 2019 SEA Services ha distribuito dividendi a SEA per 892 migliaia di euro.

AIRPORT HANDLING SpA

Nel corso del 2019 Airport Handling ha distribuito dividendi a SEA per 1.200 migliaia di euro.

DISMA SpA

Nel corso del 2019 Disma ha distribuito dividendi a SEA per 225 migliaia di euro.

9. COMPENSI DEGLI AMMINISTRATORI

Nell'esercizio 2019 l'ammontare complessivo dei compensi del Consiglio di Amministrazione, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 372 migliaia di euro (450 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

10. COMPENSI DEL COLLEGIO SINDACALE

Nell'esercizio 2019 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 222 migliaia di euro (220 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

11. COMPENSI DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

I compensi per l'attività di revisione legale dei conti del bilancio separato di SEA riconosciuti alla società di revisione Deloitte & Touche SpA per l'esercizio 2019, sono stati pari a 208 migliaia di euro per l'attività di revisione e a 56 migliaia di euro per altre attività. I compensi della società di revisione sono esposti al netto dei contributi Consob.

12. IMPEGNI E GARANZIE

12.1 Impegni per investimenti

Si evidenziano di seguito i principali impegni per contratti di investimento con specifica dei raggruppamenti temporanei di impresa il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate:

Dettaglio impegni per progetto

(in migliaia di euro)	31 dicembre 2019	31 dicembre 2018
Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistiche di Linate e Malpensa	41.288	21.540
Progettazione e manutenzione straordinaria dell'infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa	13.514	9.079
Realizzazione opere su sistemi di automazione e controllo del sistema elettrico di Linate e Malpensa	4.970	7.459
Progettazione e manutenzione straordinaria degli impianti AVL di Linate e Malpensa	2.962	5.884
Progettazione e realizzazione di nuovi magazzini presso Cargo City di Malpensa		462
Totale impegni per progetto	62.734	44.424

12.2 Garanzie

Al 31 dicembre 2019 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari rispettivamente a 42.000 migliaia di euro, a garanzia delle erogazioni di giugno 2015 e di giugno 2017 a valere sulla linea BEI sottoscritta nel dicembre 2014;
- fidejussione di 25.000 migliaia di euro rilasciata alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 28.500 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- due fidejussioni, pari rispettivamente a 2.200 migliaia di euro e 2.000 migliaia di euro, a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04 giugno 2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio denominato "Area addestrativa E.I. di Lonate Pozzolo e del compendio "Cascina Malpensa";
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore di SACBO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- 585 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

13. STAGIONALITÀ

Il *business* della Società è caratterizzato dalla stagionalità dei ricavi, normalmente più alti nel periodo di agosto e dicembre per effetto dell'incremento dei voli da parte delle compagnie operanti sugli scali. Si sottolinea inoltre come le attività relative all'Aeroporto di Milano Malpensa e all'Aeroporto di Milano Linate siano per certi versi complementari dal punto di vista della stagionalità, in virtù del diverso profilo della clientela indiretta (i.e. *leisure* vs. *business*). Tale caratteristica consente di limitare i picchi di stagionalità quando si adotti una prospettiva consolidata alle dinamiche operative e finanziarie del sistema aeroportuale nel suo complesso.

14. PASSIVITÀ POTENZIALI

Si rimanda a quanto esposto nelle note esplicative in relazione a contenziosi su crediti (Nota 6.10) e rischi operativi (Nota 6.16). Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla gestione.

15. ATTIVITÀ POTENZIALI

Con riferimento alla sentenza n. 7241/2015 del Tribunale di Milano, confermata dalla Corte d'Appello di Milano con sentenza n. 331/2017, non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, tale attività potenziale non risulta riconosciuta nel conto economico, in applicazione dello IAS 37. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla gestione.

16. TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nell'esercizio 2018 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

17. EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006 si segnala che, a giudizio degli Amministratori, nel corso dell'esercizio 2019, la Società non ha posto in essere operazioni significative non ricorrenti.

18. EROGAZIONI PUBBLICHE (ARTICOLO 1, COMMI 125-129 DELLA LEGGE N. 124/2017)

Ai sensi della Legge n. 124/2017 e successive integrazioni, si comunica che la Società ha ricevuto, nel corso dell'esercizio, erogazioni pubbliche per un importo pari a 922 migliaia di euro.

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
SEA Spa (*)	Regione Lombardia	Finanziamento a fondo perduto per opere di regimazione del fiume Lambro	922

*Il finanziamento a fondo perduto "ricevuto da SEA Spa" è stato inoltrato a SEA Prime quale titolare delle opere di regimazione del fiume Lambro

Come richiesto dall'articolo 1 Legge n. 124/2017 comma 126 sono di seguito elencate le erogazioni effettuate di importo superiore a 10 migliaia di euro.

Beneficiario	Soggetto Erogante	Causale	Importo (in migliaia di euro)
Teatro alla Scala	SEA Spa	Quota annuale socio fondatore	600
Comune di Somma Lombardo	SEA Spa	Progetto di sostegno alle politiche attive per il lavoro nell'area di Malpensa	100
Fondazione Telethon	SEA Spa	Contributo annuale per il finanziamento della ricerca scientifica verso la cura della distrofia muscolare e delle altre malattie genetiche	30
Curia Arcivescovile di Milano	SEA Spa	Contributo per il servizio religioso cattolico offerto dalle Cappellanie presso gli Aeroporti di Linate e Malpensa	30

19. FATTI SUCCESSIVI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2019

Si rimanda a quanto esposto in Relazione sulla gestione.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Michaela Castelli

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI DI SEA - SOCIETÀ ESERCIZI AEROPORTUALI S.P.A.

ai sensi dell'art 2429, secondo comma, del Codice Civile

Signori Azionisti,

la presente Relazione è stata redatta dal Collegio Sindacale composto da Rosalba Cotroneo, Presidente, Rosalba Casiraghi, Andrea Manzoni, Stefano Pozzoli e Valeria Scuteri, Sindaci effettivi, nominati dall'Assemblea degli Azionisti con delibera del 19 aprile 2019 per il triennio 2019-2020-2021.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 il Collegio Sindacale ha svolto le attività di vigilanza previste dalla legge, tenendo conto delle Norme di comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Il Collegio Sindacale ha anche svolto il ruolo previsto dall'art. 19 del D. Lgs. 27 gennaio 2010 n.39, quale Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, avendo SEA la qualifica di Ente di Interesse Pubblico (EIP), ai sensi dell'art.16, comma 1, lett. a) del citato D. Lgs. n.39/2010, in quanto emittente valori mobiliari quale il prestito obbligazionario denominato "SEA 3 1/8 2014-2021" quotato sul mercato regolamentato e gestito dalla Irish Stock Exchange ed avendo la Società adottato il modello di governance tradizionale.

Con la presente Relazione, il Collegio Sindacale dà conto di tali attività svolte nel corso dell'esercizio, distintamente per ciascun oggetto di vigilanza previsto dalle normative che regolano l'attività del Collegio nonché sui risultati dell'esercizio sociale chiuso al 31 dicembre 2019.

Attività di vigilanza sull'osservanza delle norme di legge, regolamentari e statutarie

Nel corso dell'esercizio il Collegio Sindacale si è riunito 5 volte per effettuare le verifiche periodiche, nel corso delle quali ha anche avuto un regolare scambio di informazioni con i responsabili delle funzioni aziendali e con la Società di revisione.

Il Collegio Sindacale ha assistito all'Assemblea degli Azionisti che si è tenuta il 30 settembre 2019 per la deliberazione in merito alla distribuzione di un dividendo straordinario e alle adunanze del Consiglio di Amministrazione,

che si è riunito 7 volte, e ha constatato che esse si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento.

Inoltre, il Collegio ha assicurato la presenza di almeno un proprio componente alle riunioni dei comitati endo-consiliari istituiti dal Consiglio ed ha altresì incontrato l'Organismo di Vigilanza ex D. Lgs. 231/2001.

Il Collegio ha vigilato sulla osservanza della legge e dello statuto; in particolare, nel corso dell'esercizio, ha effettuato approfondimenti sullo stato di compliance per quanto riguarda il recepimento della normativa Direttiva NIS (Network and Information Security), del Codice delle comunicazioni elettroniche e dei relativi adempimenti conseguenti all'iscrizione al Registro degli Operatori di Comunicazione (ROC), ha riscontrato la non applicabilità della Direttiva del Dipartimento del Tesoro del Ministero dell'Economia e Finanze sulla separazione contabile delle società a partecipazione pubblica, ai sensi dell'art. 15, comma 2, TUSP ed è stato puntualmente informato dal vertice aziendale sulla situazione dell'evoluzione conseguente il cambio di Regolatore, da ENAC ad ART in applicazione della legge n. 37 del 3 maggio 2019.

Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sui rapporti con parti correlate

Al fine di vigilare sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, oltre ad aver assistito, come sopra esposto, a tutte le riunioni del Consiglio, il Collegio:

- ha ottenuto dagli Amministratori, durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalle sue controllate; tali informazioni sono esaurientemente rappresentate nella Relazione sulla gestione, a cui si rinvia;
- sulla base delle informazioni rese disponibili, il Collegio può ragionevolmente ritenere che le operazioni effettuate dalla Società sono conformi alla legge e allo Statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'As-

semblea dei Soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;

- non ha rilevato, l'esistenza di operazioni atipiche o inusuali con società del Gruppo, parti correlate o terzi. La società non possiede azioni proprie;
- ha valutato la conformità delle operazioni con parti correlate alla procedura adottata dalla Società. Il Consiglio, nella Relazione finanziaria annuale, ha fornito esaustiva illustrazione sulle operazioni poste in essere con società controllate e con altre parti correlate esplicitandone gli effetti economici, patrimoniali e finanziari.

Attività di vigilanza sul processo di revisione legale dei conti e sull'indipendenza della società di revisione

Il Collegio Sindacale ha tenuto periodiche riunioni con i responsabili della Società di revisione legale, anche ai sensi dell'art. 19, comma 1 del D. Lgs. 39/2010, nel corso delle quali ha preso visione del piano di lavoro adottato, ha ricevuto informazioni sui principi contabili utilizzati, sulla rappresentazione contabile delle operazioni più salienti effettuate nell'esercizio in esame, nonché sull'esito dell'attività di revisione e non sono emersi fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione.

In conseguenza dell'aggravarsi dell'emergenza sanitaria Covid-19, il Collegio Sindacale ha vigilato sugli impatti collegati alle modalità di lavoro "a distanza" attuate dal Revisore, supportato dalle strutture aziendali, constatando il completamento delle attività necessarie per il rilascio delle prescritte relazioni nel pieno rispetto dei Principi di Revisione.

La Società di revisione legale, Deloitte & Touche S.p.A, ha rilasciato in data 10 aprile 2020 le relazioni ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014, rispettivamente per il bilancio di esercizio e per il bilancio consolidato al 31 dicembre 2019, redatti in conformità agli International Financial Reporting Standards - IFRS – adottati dall'Unione Europea. Da tali relazioni risulta che il bilancio di esercizio e il bilancio consolidato di SEA forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di SEA S.p.A. e del Gruppo SEA al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data. Con riferimento al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato, la Società di revisione legale ha dichiarato che la Relazione sulla gestione e la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, limitatamente alle infor-

mazioni indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, sono coerenti con il bilancio e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Inoltre, la Società di Revisione con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c.2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, circa l'eventuale identificazione di errori significativi nella relazione sulla gestione, sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, ha dichiarato di non avere nulla da riportare. Ha dato evidenza, quale aspetto chiave della revisione contabile, del Fondo di Ripristino per le opere in concessione.

La Società di revisione legale ha rilasciato, infine, la Relazione Aggiuntiva per il Comitato per il controllo interno e la revisione contabile ai sensi dell'art. 11 del Regolamento (UE) n.537/2014.

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni stabilite dal D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 in materia di comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità e la Società di revisione ha verificato l'avvenuta predisposizione della dichiarazione di carattere non finanziario e ha rilasciato una limited assurance circa la conformità delle informazioni fornite rispetto a quanto richiesto dal decreto e agli standard/linee guida di rendicontazione utilizzate per la predisposizione dell'informativa medesima. Il Collegio ha inoltre effettuato il monitoraggio dei non audit services (NAS).

Nelle note al bilancio di esercizio della Società è riportato l'ammontare dei corrispettivi di competenza dell'esercizio riconosciuti alla Società di revisione legale e alle entità appartenenti alla sua rete, inclusi gli altri servizi.

Tenuto conto delle dichiarazioni di indipendenza rilasciate da Deloitte & Touche S.p.A e della relazione di trasparenza prodotta dalla stessa ai sensi dell'art. 18 del D. Lgs. 39/2010, e pubblicata sul proprio sito internet, nonché degli incarichi conferiti alla stessa e alle società appartenenti alla sua rete da SEA S.p.A. e dalle società del Gruppo, e della nota di conferma sul rispetto dei principi in materia di etica e indipendenza previsti dal "Code of Ethics for Professional Accounts" emanato dallo IESBA., il Collegio non ritiene che esistano aspetti critici in materia di indipendenza della Società di revisione legale.

Attività di vigilanza sul sistema di controllo interno e gestione dei rischi e del sistema amministrativo contabile

Il Collegio Sindacale, anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ai sensi dell'art.

19 del D. Lgs. 27.01.2010, n. 39, ha vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi e del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'idoneità di questo ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione. In tale contesto, ha operato chiedendo ed ottenendo ogni necessaria informazione dai responsabili delle rispettive funzioni, eseguendo quindi ogni verifica ritenuta necessaria mediante l'esame diretto di documenti aziendali.

Inoltre, ha mantenuto un costante collegamento con la funzione di Internal Audit e ha verificato che essa risponda ai richiesti requisiti di competenza, autonomia e indipendenza; ha, altresì, constatato che vi sia tra tutti gli organi e le funzioni a cui è attribuita una funzione di controllo adeguata collaborazione e scambio di ogni informazione utile all'espletamento dei rispettivi compiti. Vi è stato, inoltre, uno scambio di reciproche informazioni con i Collegi Sindacali delle società controllate e collegate.

In particolare:

- ha effettuato approfondimenti al fine di verificare se il sistema amministrativo-contabile della Società fosse tale da consentire una rappresentazione veritiera e corretta in bilancio dei fatti della gestione; ha periodicamente vigilato sul corretto funzionamento del sistema in essere attraverso incontri con i responsabili dell'area Amministrazione, Finanza e Controllo;
- ha esaminato il piano delle verifiche, le relazioni periodiche e la relazione annuale predisposti dalla funzione Direzione Auditing. Tali relazioni non evidenziano criticità e confermano che le aree di rischio nell'ambito del controllo interno sono rilevate e monitorate;
- ha esaminato le relazioni periodiche dell'Organismo di Vigilanza, istituito ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001, che non segnalano fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione;
- ha monitorato le attività progettuali svolte in materia di rischi, in particolare l'avanzamento e il continuo affinamento del progetto di Enterprise Risk Management (ERM) finalizzato alla costruzione di un modello per l'identificazione, la classificazione, la misurazione, la valutazione omogenea e trasversale dei rischi correlati allo svolgimento dell'attività aziendale, nonché al monitoraggio continuo degli stessi, a supporto delle scelte strategiche e decisionali del management e dell'assurance per gli stakeholder di riferimento.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza della struttura organizzativa

Il Collegio ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società, prendendo visione ed ottenendo informazioni di carattere organizzativo e procedurale, tramite:

- l'acquisizione di informazioni dai responsabili delle competenti funzioni aziendali;
- incontri e scambi di informazioni con i Collegi Sindacali delle controllate ai fini del reciproco scambio di dati e informazioni;
- incontri con la Società di revisione legale ed esiti di specifiche attività di verifica effettuate dalla stessa.

Valutazione degli impatti del Coronavirus (COVID-19)

Il Collegio Sindacale rileva che alla data di chiusura della presente Relazione è in corso una imponente emergenza sanitaria dovuta alla diffusione del virus COVID-19, in considerazione della quale le Autorità italiane hanno emanato norme che impongono forti limitazioni alla circolazione delle persone e divieti di assembramenti, divulgando altresì stringenti protocolli sanitari per la salvaguardia delle persone, segnatamente sui luoghi di lavoro.

Il Consiglio di Amministrazione ha evidenziato come il quadro risulta al momento estremamente complesso e l'evoluzione nei prossimi mesi dipenderà da diversi fattori, tra cui la durata dell'emergenza, le restrizioni attuate e loro relativa durata, gli effetti sull'economia che tale emergenza potrà determinare e l'impatto che tale epidemia potrà avere sulla propensione al viaggio dei passeggeri.

Il Gruppo SEA monitora con estrema attenzione l'evolversi degli avvenimenti e, dall'inizio dell'emergenza ha avviato un Comitato Crisi permanente per la gestione dell'emergenza COVID-19. Tale Comitato è composto, oltre che dall'Amministratore Delegato e Direttore Generale, dai principali Direttori e Manager del Gruppo ed ha lo scopo di supervisionare e coordinare tutti gli aspetti sanitari di competenza, quelli operativi, infrastrutturali, commerciali, ed economico finanziari connessi all'emergenza, nonché di attivare tutte le azioni possibili per attenuare l'impatto per il Gruppo in relazione agli ambiti sopra menzionati.

Dal giorno 23 febbraio 2020, data in cui l'emergenza ha prodotto i suoi effetti sul trasporto aereo, il traffico sugli scali del Gruppo SEA si è progressivamente considerevolmente ridotto.

Il Consiglio di Amministrazione ha precisato che, alla luce di quanto precede, i presumibili impatti della pandemia COVID-19 sul Gruppo SEA, seppur significativi, non sono puntualmente stimabili. Sarà infatti necessario attendere l'evoluzione della situazione nel nostro paese, in Europa e nel resto del mondo per una valutazione più compiuta.

Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 2 aprile 2020, ha assunto la decisione, "al fine di sostenere la solidità patrimoniale del Gruppo e contenere i futuri impatti economico-finanziari", di rinviare il pagamento già previsto a decorrere dal 24 giugno 2020, della seconda tranche delle riserve distribuibili deliberate dall'assemblea degli azionisti in data 30 settembre 2019 pari a 84.728 migliaia di euro, ferma restando la delibera dell'assemblea sulla distribuzione delle stesse, riservandosi di rideterminare la data del pagamento di detta tranche quando l'attuale situazione legata al COVID-19 sarà superata.

Il Collegio assicura le sue migliori attenzioni all'evoluzione della situazione che si è venuta a determinare, tuttora in evoluzione, a seguito della diffusione del virus COVID-19 sia riguardo al rispetto delle relative disposizioni normative emanate sia relativamente agli impatti sui risultati economico-finanziari del Gruppo.

Altre informazioni

Il Collegio Sindacale attesta, inoltre, che nel corso dell'esercizio non ha ricevuto richieste per il rilascio di pareri e non ha dovuto rilasciare pareri in forza di specifica normativa.

Nel corso dell'esercizio 2019 non sono pervenute né denunce al Collegio Sindacale ex art. 2408 c.c. né esposti.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiedere menzione nella presente Relazione.

Osservazioni e proposte in ordine al bilancio e alla sua approvazione.

In relazione a quanto esposto, in base all'attività svolta nel corso dell'esercizio, il Collegio, preso atto del Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, tenuto conto degli specifici compiti spettanti alla Società di Revisione in tema di controllo della contabilità e di verifica dell'attendibilità del bilancio di esercizio, non ha obiezioni da formulare in merito all'approvazione dello stesso e alla proposta deliberativa del Consiglio di Amministrazione relativa alla destinazione "a riserva straordinaria" del risultato di esercizio.

Milano, 14 aprile 2020

IL COLLEGIO SINDACALE

Rosalba Cotroneo (Presidente)
Rosalba Casiraghi (Sindaco effettivo)
Andrea Manzoni (Sindaco effettivo)
Stefano Pozzoli (Sindaco effettivo)
Valeria Scuteri (Sindaco effettivo)



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

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

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE
AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D.LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39 E DELL'ART. 10
DEL REGOLAMENTO (UE) N. 537/2014**

**Agli Azionisti della
SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI – SEA S.p.A.**

RELAZIONE SULLA REVISIONE CONTABILE DEL BILANCIO SEPARATO

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio separato della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. (la "Società"), costituito dalla Situazione Patrimoniale-Finanziaria al 31 dicembre 2019, dal Conto Economico, dal Conto Economico Complessivo, dal Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto, dal Rendiconto Finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle relative note esplicative che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio separato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio separato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio separato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio separato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

COVID-19 (Coronavirus)

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione	L'inizio del 2020 è stato caratterizzato dalla diffusione dell'infezione da COVID-19 e dalle relative conseguenze sul settore del trasporto aereo.
--	--

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 – 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 – R.E.A. Milano n. 1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

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

© Deloitte & Touche S.p.A.

Deloitte.

2

La Società ha prontamente attivato un protocollo di risposta alla crisi, e attraverso il comitato di direzione (ridenominato "comitato crisi permanente"), ha avviato tempestivamente un piano di gestione dell'emergenza. A causa della significativa riduzione del traffico legata all'emergenza sanitaria e alle disposizioni del Governo per il contenimento del contagio, è stata decisa in data 10 marzo 2020 la chiusura del satellite centrale del Terminal 1 di Malpensa (traffico Extra Schengen). Successivamente, in applicazione delle disposizioni delle Autorità Competenti, è stata disposta la chiusura totale dell'aeroporto di Milano Linate fino a revoca, nonché dell'intero Terminal 1 di Malpensa. Il traffico passeggeri è stato concentrato sul Terminal 2 dell'aeroporto di Malpensa al fine di contenere al minimo il numero di persone e mezzi, mentre è rimasta aperta Cargo City, a servizio del traffico merci all cargo (circa il 70% delle merci gestite a Malpensa), che mantiene ad oggi livelli di attività significativi.

In tale contesto, in data 13 marzo 2020 è stato sottoscritto un verbale di accordo tra SEA, le Organizzazioni Sindacali e la RSU, a seguito del quale a partire dal 16 marzo 2020 è stata attivata la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS). Inoltre il Consiglio di Amministrazione del 2 aprile 2020 ha deliberato di rinviare il pagamento della seconda tranche di riserve distribuibili precedentemente deliberato, pari a 84,7 milioni di euro. Gli Amministratori descrivono le ultime previsioni effettuate dall'International Air Transport Association (IATA) relativamente alla contrazione attesa a livello mondiale del fatturato dei vettori legato al business passeggeri e gli effetti sinora prodotti dall'emergenza sanitaria sul traffico negli scali della Società. Gli stessi Amministratori riportano che il quadro risulta al momento estremamente complesso e che la sua evoluzione nei prossimi mesi dipenderà da diversi fattori, tra cui la durata dell'emergenza, le restrizioni attuate e la loro relativa durata, gli effetti sull'economia che tale emergenza potrà determinare e l'impatto sulla propensione al viaggio dei passeggeri e ritengono che i presumibili effetti della pandemia Covid-19 sulla Società, seppur significativi, non siano allo stato puntualmente stimabili.

Gli Amministratori indicano altresì che a loro giudizio la disponibilità di liquidità sui conti correnti della Società, unitamente alle linee disponibili committed e uncommitted non utilizzate e alle ulteriori linee in fase di negoziazione con istituti finanziari, permetteranno alla Società di gestire i fabbisogni di cassa sino alla graduale ripresa del traffico, attesa al termine della fase di emergenza.

In considerazione della significatività degli effetti del Covid-19 sull'evoluzione prevedibile della gestione, abbiamo considerato che l'analisi delle valutazioni effettuate dagli Amministratori al riguardo configuri un aspetto chiave della revisione del bilancio separato della Società.

I paragrafi "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" e "Evoluzione prevedibile della gestione" della relazione sulla gestione riportano l'informativa resa dalla Società in merito all'aspetto sopra evidenziato.

Procedure di revisione svolte

Le nostre procedure di revisione hanno incluso, tra le altre, le seguenti:

- comprensione delle misure adottate dalla Società per far fronte alla situazione di emergenza;

Deloitte.

3

- analisi dei provvedimenti emanati dalle Autorità competenti a fronte dell'emergenza Covid-19;
- lettura critica dei verbali delle riunioni del Consiglio di Amministrazione;
- analisi di ragionevolezza delle principali assunzioni adottate dalla Direzione per la formulazione delle analisi di scenario;
- discussioni con la Direzione al fine dell'ottenimento di elementi informativi ritenuti utili nelle circostanze;
- analisi delle linee di credito disponibili e discussione con la Direzione circa le iniziative previste in ordine alle fonti di copertura finanziaria;
- esame dell'informativa fornita dagli Amministratori.

Fondo di ripristino per le opere in concessione

Descrizione dell'aspetto chiave della revisione

Il bilancio separato al 31 dicembre 2019 include il "Fondo per ripristino e sostituzione", pari ad Euro 129,5 milioni. Tale fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che la Società dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dall'accordo concessorio, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura aeroportuale ottenuta in concessione.

Il processo estimativo del suddetto fondo risulta articolato e complesso e si basa su diverse variabili ed assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione degli interventi di ripristino e di sostituzione delle singole componenti infrastrutturali. In particolare, le principali assunzioni riguardano lo stato di conservazione delle opere, la durata dei cicli di manutenzione e le previsioni di costo per classi omogenee di intervento.

In considerazione di quanto sopra evidenziato, abbiamo considerato la valutazione di tale fondo un aspetto chiave della revisione del bilancio separato al 31 dicembre 2019.

Le note 2.4 e 6.16 del bilancio separato al 31 dicembre 2019 illustrano rispettivamente i criteri di valutazione applicati dalla Società e la movimentazione del suddetto fondo intervenuta nell'esercizio.

Procedure di revisione svolte

Le nostre procedure di revisione hanno incluso, tra le altre, le seguenti:

- comprensione del processo utilizzato dalla Società ai fini della determinazione e dell'adeguamento del fondo in oggetto;
- comprensione dei controlli rilevanti posti in essere dalla Società a presidio dell'area in esame e verifica dell'operatività degli stessi;
- acquisizione ed analisi della documentazione predisposta dalla Direzione Operazioni e Manutenzione riguardante la programmazione degli interventi di ripristino e di sostituzione. In particolare, sono state esaminate le ipotesi tecniche alla base dei modelli di calcolo, dei costi di intervento e della previsione dei tempi di ripristino e di sostituzione;
- verifica campionaria dei criteri di allocazione delle percentuali di ripristino tramite discussione con gli uffici competenti, al fine di verificare la ragionevolezza rispetto agli interventi di ripristino attesi;
- comprensione degli aggiornamenti normativi che possano avere impatti sulla stima del fondo di ripristino;

Deloitte.

4

- riesame retrospettivo delle stime del precedente esercizio, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti tra i costi sostenuti rispetto alle precedenti stime con riferimento ad un campione di interventi ultimati dalla Società nel corso del 2019, al fine di verificare la natura degli scostamenti e l'attendibilità del processo di stima adottato dalla Società;
- analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note al bilancio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per il bilancio separato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio separato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio separato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio separato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio separato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio separato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio separato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio separato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;

Deloitte.

5

- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio separato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio separato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Società ci ha conferito in data 4 maggio 2016 l'incarico di revisione legale del bilancio separato e consolidato della Società per gli esercizi 2016 – 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, par. 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio separato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

RELAZIONE SU ALTRE DISPOSIZIONI DI LEGGE E REGOLAMENTARI

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni richieste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2019, comprese la sua coerenza con il relativo bilancio separato e la sua conformità alle norme di legge.

Deloitte.

6

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni richieste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 58/98, con il bilancio separato della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2019 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione inclusiva delle informazioni previste dall'art. 123-bis, comma 2, lettera b) è coerente con il bilancio separato della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. al 31 dicembre 2019 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Marco Pessina
Socio

Milano, 10 aprile 2020



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

Milano Linate e Milano Malpensa confermano le loro performance di eccellenza europea al livello Neutrality nell'ambito dell'iniziativa Airport Carbon Accreditation.

