

RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE
AL 30 GIUGNO 2017





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

Malpensa e Linate confermano le loro *performance* di eccellenza europea ottenendo il livello *Neutrality* nell'ambito dell'iniziativa *Airport Carbon Accreditation*.

sommario

| | |
|--|-----------|
| DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI | 4 |
| Struttura del Gruppo SEA e partecipazioni in altre società | 5 |
| Organi sociali | 6 |
| I numeri del Gruppo SEA | 7 |
| | |
| RELAZIONE SULLA GESTIONE | 10 |
| Primo semestre 2017: eventi di rilievo | 11 |
| Quadro economico di riferimento e prospettive 2017 | 12 |
| Quadro normativo e regolamentare di riferimento | 14 |
| Commento ai risultati economico patrimoniali e finanziari | 17 |
| Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2017 | 24 |
| Evoluzione prevedibile della gestione | 25 |
| Andamento operativo – Analisi di settore | 26 |
| Risk Management Framework | 36 |
| Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2017 | 42 |
| Altre informazioni | 45 |
| Sistema di Corporate Governance | 53 |
| | |
| GRUPPO SEA - BILANCIO CONSOLIDATO | 57 |
| Prospetti contabili consolidati | 58 |
| Note esplicative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato | 63 |
| Relazione di certificazione | 108 |



SEA

DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

STRUTTURA DEL GRUPPO SEA E PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ

Partecipazioni dirette e indirette di SEA SpA al 30 giugno 2017

SEA SpA

| Gestione aeroportuale | Utilities | Attività commerciali | Altre attività | Handling |
|---|--------------------------------|-----------------------------------|---|--|
| S.A.C.B.O. SpA Società per l'aeroporto civile di Bergamo - Orio al Serio 30,98% | SEA Energia SpA 100% | Dufrital SpA 40% | Consorzio Malpensa Construction** 51% | Signature Flight Support Italy Srl 39,34% |
| Aeropuertos Argentina 2000 SA* 8,5% | Disma SpA 18,75% | SEA Services Srl 40% | Romairport Srl*** 0,23% | Malpensa Logistica Europa SpA 25% |
| SEA Prime SpA 98,34% | | | SITA Società Cooperativa arl 6 quote | |

Partecipazione
di controllo

(*) Con riferimento alla partecipazione di SEA in AA2000 si rimanda alla nota 9.5 del bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Partecipazione
di collegamento

(**) Il Consiglio di Amministrazione di SEA SpA in data 22 febbraio 2017 ha deliberato di autorizzare lo scioglimento e la messa in liquidazione del Consorzio Malpensa Construction. In data 15 marzo 2017 il Consiglio di Amministrazione del Consorzio ha deliberato in tal senso, approvando lo scioglimento e la messa in liquidazione del Consorzio stesso.

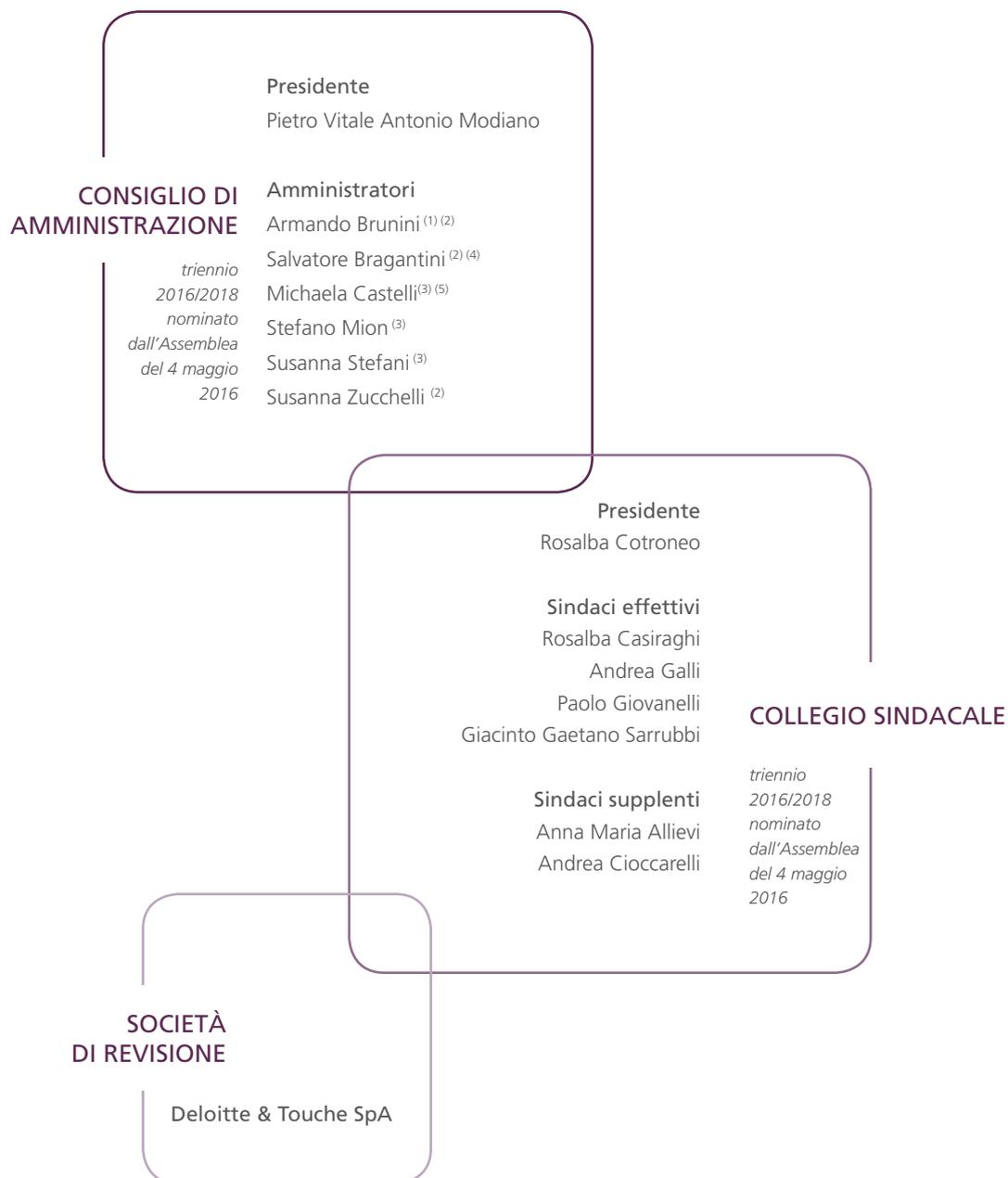
Partecipazione
in altre società

(***) L'assemblea straordinaria di Romairport del 23 febbraio 2017 ha deliberato la trasformazione della Società sa SpA a Srl.

Nella struttura del Gruppo SEA al 30 giugno 2017 sono incluse le seguenti società in liquidazione:

- SEA Handling SpA in liquidazione (100% SEA SpA).
In data 10 luglio 2017 l'Assemblea degli Azionisti ha approvato il bilancio finale di liquidazione e relativo piano di riparto.
- Consorzio Milano Sistema in liquidazione (10% SEA SpA).

ORGANI SOCIALI



(1) Vice Presidente

(2) Membro del Comitato Controllo e Rischi

(3) Membro del Comitato Remunerazione e Nomine

(4) Membro del Comitato Etico

(5) Membro dell'Organismo di Vigilanza

Nota: l'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 3 maggio 2017 ha nominato Consigliere di Amministrazione Michaela Castelli in sostituzione di Arabella Caporello, avendo quest'ultima rassegnato le dimissioni in data 15 settembre 2016.

I NUMERI DEL GRUPPO SEA

Premessa

La presente Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2017 è costituita dalla Relazione sulla gestione e dal Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2017; il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, redatto in migliaia di euro, viene comparato con il Bilancio Consolidato abbreviato del semestre precedente e con il Bilancio Consolidato dell'esercizio precedente ed è costituito dai Prospetti contabili (Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata, Conto Economico Consolidato, Conto Economico Consolidato complessivo, Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato, Rendiconto Finanziario Consolidato) e dalle Note esplicative.

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2017 è stata predisposta nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'International Accounting Standards Board ("IASB") e omologati dall'Unione Europea e in particolare secondo lo IAS 34 – Bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, tale Bilancio Consolidato semestrale abbreviato non comprende tutte le informazioni richieste dal bilancio annuale e deve essere letto unitamente al bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016. Nella redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2017 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2016.

DATI CONSOLIDATI DI SINTESI

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

Dati economici

| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 | Delta |
|--|---------------------|---------------------|--------|
| Ricavi | 343.534 | 333.737 | 9.797 |
| EBITDA ⁽¹⁾ | 118.752 | 104.872 | 13.880 |
| Risultato operativo | 76.075 | 69.258 | 6.817 |
| Risultato prima delle imposte | 71.370 | 65.342 | 6.028 |
| Risultato netto da attività cessate ⁽²⁾ | 1.556 | (8) | 1.564 |
| Risultato netto del Gruppo | 52.638 | 44.173 | 8.465 |

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

(2) Nella riga "Risultato netto da attività cessate" è esposto il risultato netto della società SEA Handling SpA in liquidazione come previsto dall'IFRS 5.

Dati finanziari

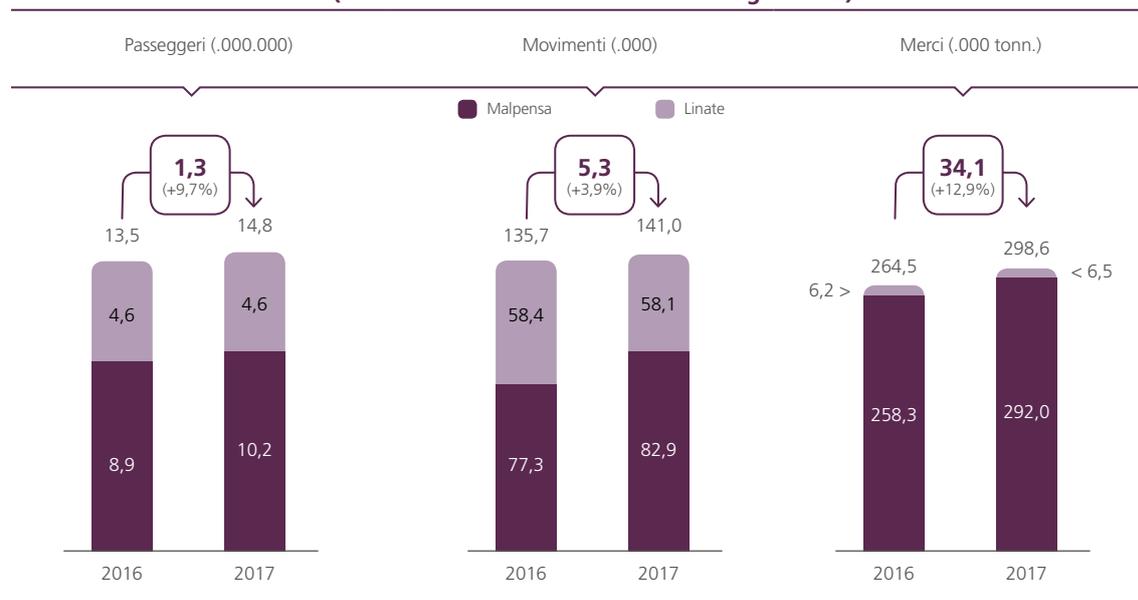
| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 | Delta |
|---|----------------------|------------------------|---------------|
| Capitale immobilizzato (A) | 1.304.904 | 1.317.157 | (12.253) |
| Capitale circolante (B) | (123.298) | (188.683) | 65.385 |
| Fondi rischi e oneri (C) | (172.098) | (174.061) | 1.963 |
| Fondi relativi al personale (D) | (46.606) | (49.220) | 2.614 |
| Capitale investito netto (A+B+C+D) | 962.902 | 905.193 | 57.709 |
| Patrimonio netto di Gruppo | 359.821 | 375.264 | (15.443) |
| Patrimonio netto di terzi | 584 | 566 | 18 |
| Indebitamento finanziario netto | 602.497 | 529.363 | 73.134 |
| Totale fonti di finanziamento | 962.902 | 905.193 | 57.709 |

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 | Delta |
|---|----------------------|------------------------|----------|
| Investimenti immobilizzazioni materiali e immateriali | 22.180 | 69.487 | (47.307) |

Altri indicatori

| | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
|---------------------------------|-------------------|---------------------|
| Dipendenti HDC (a fine periodo) | 2.805 | 2.866 |

Dati di traffico del primo semestre 2017 verso il primo semestre 2016 (Aviazione commerciale e Aviazione generale)



I valori del 2016 non comprendono l'Aviazione Generale di Malpensa, ma esclusivamente il traffico di SEA Prime di Linate



SEA

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PRIMO SEMESTRE 2017: EVENTI DI RILIEVO

Alitalia in Amministrazione Straordinaria

Con Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 2 maggio 2017 è stata dichiarata l'apertura della Procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia SAI SpA ai sensi dell'art. 2, comma 2, del Decreto-Legge n. 347/2003 e sono stati nominati Commissari Straordinari il dott. Luigi Gubitosi, il prof. Enrico Laghi e il prof. Stefano Paleari.

Con Decreto del 2 maggio 2017 n. 55, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia SpA è stato concesso un finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro, della durata di sei mesi, da erogare entro cinque giorni dall'apertura della procedura di Amministrazione Straordinaria Alitalia.

Il finanziamento dovrà essere restituito entro sei mesi dalla sua erogazione, in prededuzione con priorità rispetto a ogni altro debito della procedura.

Una prima tranche del prestito ponte da 600 milioni concesso è già stata erogata alla procedura Alitalia Amministrazione Straordinaria.

Il Tribunale di Civitavecchia, con sentenza dell'11 maggio 2017, ha dichiarato lo stato di insolvenza di Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017 e fissato i termini per la presentazione delle domande di insinuazione allo stato passivo.

Masterplan di Malpensa

In data 20 aprile 2017 si è tenuta l'ultima riunione del percorso di *stakeholder engagement* ed è stata consegnata ufficialmente a ENAC la documentazione tecnica di riferimento. In parallelo proseguono i lavori di completamento del SIA (Studio di Impatto Ambientale) al fine di avviare la Valutazione di Impatto Ambientale una volta ricevuto il nulla osta tecnico da parte della stessa ENAC.

Assegnazione a SEA del riconoscimento per i servizi ai passeggeri cinesi

In conformità con i parametri di valutazione definiti dal QSC Program (China Outbound Tourism Quality Service Certification), gli aeroporti gestiti dal Gruppo SEA hanno ricevuto il riconoscimento Quality Service Certification, certificazione di qualità per i servizi offerti ai viaggiatori provenienti dalla Cina. La certificazione QSC segue i riconoscimenti "China Award", assegnato a SEA nel 2014 e "CTW Award", assegnato nel 2015: riconoscimenti che premiano il percorso intrapreso già da qualche tempo per rendere gli scali sempre più accoglienti e "Chinese Friendly".

QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO E PROSPETTIVE 2017

La ripresa dell'economia mondiale nel corso del 2017 è in via di consolidamento e le prospettive di crescita a medio termine sono nel complesso favorevoli, anche se permangono significativi rischi al ribasso, legati all'incertezza sulle politiche economiche e al perdurare di tensioni geopolitiche. L'espansione dell'economia mondiale beneficia degli effetti positivi dell'uscita dalla fase recessiva di Russia e Brasile, nonché dal rafforzamento degli investimenti e dell'occupazione nelle economie avanzate (previsioni OCSE). L'incertezza sulle politiche economiche, e in particolare sull'entità, la composizione e i tempi delle misure di espansione fiscale prospettate dall'amministrazione statunitense, è un fattore di rischio per le prospettive dell'economia globale. Il diffondersi di iniziative di protezione commerciale potrebbe ripercuotersi negativamente sugli scambi internazionali. Permangono inoltre tensioni geopolitiche in varie aree.

Nell'area dell'euro si sono accentuati i segnali favorevoli sulla crescita dell'attività economica, sostenuta soprattutto dagli investimenti. Non vi sono invece miglioramenti nelle prospettive di inflazione, in ribasso rispetto alle attese dei mesi scorsi. Il Consiglio direttivo della Banca Centrale Europea (BCE) giudica necessario mantenere un elevato grado di accomodamento monetario per assicurare l'aggiustamento dell'inflazione.

L'attività economica in Italia ha accelerato nei primi mesi del 2017, sostenuta soprattutto dal deciso rialzo della spesa delle famiglie e, dal lato dell'offerta, dal rafforzamento del settore dei servizi. Nel secondo trimestre il PIL avrebbe continuato a espandersi attorno allo 0,4% sul periodo precedente.

Secondo le stime della Banca D'Italia la crescita del PIL in Italia, rivista al rialzo dall'Istat nel primo trimestre, è proseguita nei mesi primaverili, attestandosi attorno allo 0,4%. Il prodotto interno lordo dovrebbe aver tratto beneficio dall'andamento favorevole nel settore dei servizi, in linea con le indicazioni provenienti dalle imprese, e dalla ripresa del valore aggiunto dell'industria, dopo il calo temporaneo registrato all'inizio dell'anno.

Trasporto aereo e aeroporti

Andamento del trasporto aereo mondiale nei primi quattro mesi del 2017

L'andamento mondiale del traffico passeggeri del periodo gennaio-aprile 2017, su un campione di 983 aeroporti, ha registrato una crescita del 6,7% rispetto all'an-

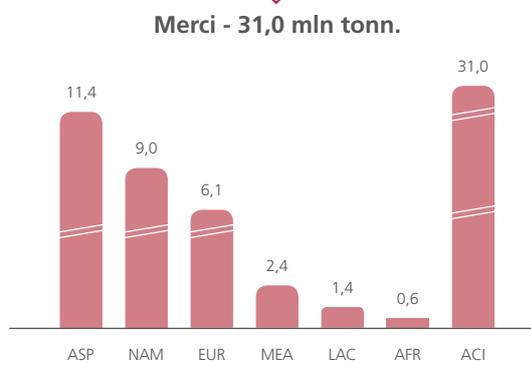
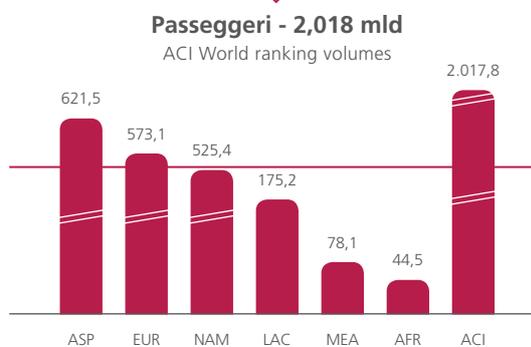
no precedente, con oltre 2 miliardi di passeggeri serviti. L'Europa registra la maggior crescita (+9,1%), seguita da Medio Oriente (+8,9%), Asia (+8,3%), Centro/Sud America (+4,7%), Nord America (+3,4%) ed Africa (+1,9%).

Il traffico merci evidenzia un incremento del 7,7% con 31 milioni di tonnellate di merce processata a livello mondiale.

Su un campione di 639 aeroporti l'Asia, che movimentata la maggiore quantità di merci a livello mondiale con 11 milioni di tonnellate, cresce del 10,1% rispetto allo stesso periodo 2016. L'Europa e il Nord America crescono rispettivamente del 7,7% e del 5,2%.

Nella classifica riportata da ACI World, tra i più importanti aeroporti del settore cargo (83 aeroporti che trasportano almeno 200 mila tonnellate di merce), Malpensa si riconferma tra i principali aeroporti mondiali posizionandosi al 45esimo posto per quantità di merce processata.

Traffico aereo mondiale 2017¹



¹ Fonte ACI World (Pax Flash & Freight Flash)

Legenda: AFR (Africa), ASP (Asia Pacific), EUR (Europa), LAC (America Latina), MEA (Medio Oriente), NAM (Nord America). Fonte: ACI World (Pax Flash & Freight Flash).

Andamento aeroporti europei gennaio-maggio 2017

Il traffico passeggeri gestito dai principali aeroporti europei nel periodo gennaio-maggio 2017 ha interessato oltre 400 milioni di passeggeri, evidenziando una crescita del 7,4% rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente. In particolare gli aeroporti *hub* hanno registrato una crescita dei passeggeri del 6,2%, con Amsterdam e Madrid che hanno evidenziato rispettivamente il 9,1% e il 7,5% di incremento. Tra gli altri aeroporti europei si distinguono, per tassi di crescita dei passeggeri serviti, Londra Gatwick (+10,3%), Barcellona (+8,4%), e Monaco (+6,6%).

Il traffico merci ha fatto registrare un incremento del 7,5% con un totale di 4,8 milioni di tonnellate di merci processate.

Tra i principali aeroporti per volumi di merce, Francoforte risulta il primo con oltre 861,5 mila tonnellate, seguono Parigi Charles de Gaulle con 798,4 mila, Amsterdam con 717,9 mila e Londra Heathrow con 681 mila. Malpensa continua a mantenere il quinto posto per volumi di merci trattate (242 mila tonnellate) e risulta il terzo scalo per crescita percentuale (+13,9%) dopo Bruxelles (+20,8%) e Zurigo (+14,4%).

Andamento del traffico sugli aeroporti italiani gennaio-maggio 2017

Nel periodo gennaio-maggio 2017 l'andamento dei 37 aeroporti italiani associati ad Assaeroporti ha fatto registrare un positivo andamento rispetto all'analogo periodo del 2016 (+6,4%) per un totale di 63,5 milioni di passeggeri serviti.

I primi cinque aeroporti per numero di passeggeri transitati risultano essere Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo, Milano Linate e Venezia.

Anche i movimenti aeromobili incrementano dell'1,5% per complessivi 510 mila movimenti.

Il sistema aeroportuale romano ha registrato 17,7 milioni di passeggeri serviti (+0,8%) mentre in Lombardia i 16,6 milioni di passeggeri serviti (+9,9%) si sono distribuiti presso gli aeroporti di Milano per 12 milioni e presso l'aeroporto di Orio al Serio per circa 4,6 milioni.

QUADRO NORMATIVO E REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO

Definizione dei nuovi corrispettivi regolamentati per l'anno 2017

Dal 1° gennaio 2017 sono entrati in vigore i nuovi corrispettivi regolamentati del Contratto di programma ENAC-SEA, riferiti al secondo anno del sottoperiodo tariffario 2016-2020.

Detti corrispettivi sono stati determinati da SEA e approvati da ENAC sulla base del piano tariffario del secondo sottoperiodo regolatorio, a suo tempo definito con ENAC ad esito del lungo processo di consultazione con gli utenti degli aeroporti di Linate e Malpensa. Anche ai fini dell'approvazione e pubblicazione delle tariffe 2017 è stato avviato il processo di consultazione iniziato il 30 agosto 2016 con la pubblicazione della documentazione sul sito della società e concluso a fine ottobre dopo aver audito negli incontri tenuti presso gli aeroporti di Linate e Malpensa gli utenti dei rispettivi scali.

Quadro normativo e regolamentare

Nel corso del primo semestre si sono avuti sviluppi relativamente all'evoluzione della normativa regolatoria sia a livello comunitario, sia in ambito nazionale.

Per quanto attiene l'inquadramento normativo comunitario, la Commissione Europea – DG MOVE - ha dato corso ad una fase di valutazione della Direttiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali. Tale attività potrebbe portare, qualora l'analisi lo ritenesse necessario, a possibili modifiche alla Direttiva stessa. Nell'ambito delle citate iniziative di valutazione della Direttiva, che dovrebbe completarsi entro la fine dell'anno, una società di consulenza ingaggiata dalla Commissione (Steer Davies Gleave) ha inviato nel mese di marzo un questionario a tutti gli aeroporti europei con traffico superiori ai 5 milioni di passeggeri, così come alle compagnie aeree e ai regolatori nazionali. SEA ha ricevuto il questionario e ha trasmesso a Steer Davies Gleave la propria posizione.

A livello nazionale l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha pubblicato il 7 luglio 2017 i nuovi modelli di regolazione delle tariffe aeroportuali (Modello 1 per gli aeroporti con traffico maggiore di 5 milioni di passeggeri annui, Modello 2 per aeroporti con traffico tra 3 e 5 milioni di passeggeri e Modello 3 per aeroporti con traffico inferiore a 3 milioni di passeggeri). Detti modelli, entrati in vigore contestualmente alla pubblicazione, sono l'ultimo atto di un processo di revisione cominciato con la "call for input" del settembre 2016 e completatosi

con l'avvio della consultazione pubblica nel corso dello scorso mese di aprile. Le principali modifiche contenute nei nuovi modelli predisposti dall'ART, a conclusione del procedimento e dopo aver acquisito i contributi di vari *stakeholder* (Ryanair, easyJet, Assaereo, IATA-IBAR-A4E, Assaeroporti), fanno riferimento a: criteri di rappresentatività e maggioranze nell'ambito della consultazione, obblighi informativi di gestori e utenti, introduzione di un nuovo procedimento di risoluzione delle controversie e modalità di calcolo del tasso di remunerazione (WACC).

SEA non applica i modelli di regolazione dell'ART, in quanto è regolata dal contratto di programma in deroga stipulato con l'ENAC nel 2011, in forza dell'articolo 17, comma 34-bis, del D.L. 78/2009, come convertito, con modificazioni, dalla L. 102 del 3 agosto 2009.

L'ART ha inoltre prospettato l'avvio di un ulteriore nuovo procedimento per la definizione di un innovativo Modello regolatorio, con presumibile decorrenza a partire dal 2019, che potrà comportare modifiche più significative, eventualmente recependo anche le possibili evoluzioni della normativa comunitaria. In particolare con tale procedimento potranno essere affrontate le principali problematiche di natura regolatoria, tra cui la valutazione del potere di mercato dei Gestori aeroportuali, i fattori di efficientamento dei costi e i loro livelli di elasticità, la determinazione del tasso di remunerazione del capitale investito (WACC), il trattamento del margine delle attività di natura commerciale e l'evoluzione del modello negoziale Gestore/Utenti.

Nel periodo in esame, ENAC ha emanato nuove Linee Guida – n. 3/2017 – in materia di Reg. UE n. 139/2014, adottando formalmente e rendendoli vincolanti quindi, una serie di documenti inerenti la conversione del Certificato di aeroporto, tra cui: lo Schema di indice del Manuale di Aeroporto; il Modulo delle Nominated persons da notificare all'Autorità e modalità di applicazione della normativa comunitaria sulle organizzazioni c.d. "Less Complex".

Il Consiglio dei Ministri ha approvato il Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 di attuazione della Direttiva 2014/95/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014, sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità – legate agli impatti sociali ed ambientali della propria azione, al rispetto dei diritti umani e alle proprie politiche

in questi campi e in materia di diversità nei Consigli di Amministrazione – da parte di talune imprese e di taluni gruppi di grandi dimensioni.

Il Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254, pubblicato in GU Serie Generale il 10 gennaio 2017, è entrato in vigore il 25 gennaio 2017 per gli esercizi finanziari aventi inizio a partire dal 1° gennaio 2017.

In particolare, il Decreto Legislativo si applica obbligatoriamente agli enti di interesse pubblico e alle imprese con oltre 500 dipendenti e che abbiano superato almeno uno dei due seguenti limiti dimensionali:

- totale dello stato patrimoniale: 20.000.000 di euro;
- totale dei ricavi netti delle vendite e delle prestazioni: 40.000.000 di euro.

Il Decreto precisa i profili di competenza della Consob a cui fa capo il procedimento sanzionatorio in caso di inottemperanza all'obbligo o di false dichiarazioni. In caso di dichiarazioni incomplete o non conformi, la Consob può chiedere alla società interessata le necessarie integrazioni, evitando le sanzioni.

Attività e iniziative in campo internazionale, comunitario e nazionale legate al settore aeroportuale, al business del Gruppo SEA e delle società partecipate

La Commissione Europea, nell'ambito della Strategia Europea per l'Aviazione, ha pubblicato a inizio giugno un nuovo pacchetto di iniziative, "Open and Connected Europe package for aviation", contenente una serie di misure volte a sostenere ulteriormente i mercati dell'aviazione nell'ambito UE, la salvaguardia della concorrenza e della connettività nell'aviazione, la facilitazione degli investimenti nelle compagnie aeree europee e il miglioramento dell'efficienza e della connettività dei cieli europei.

Nello specifico, le iniziative sono di seguito elencate:

- **Proposta di Regolamento relativo alla concorrenza nel settore del trasporto aereo che abroga il Reg. 868/2004.** Con tale nuova proposta, la Commissione intende tutelare i vettori aerei comunitari da pratiche tariffarie sleali nella prestazione di servizi di trasporto aereo, da parte di Paesi non membri della Comunità. La proposta mira a definire pari condizioni di concorrenza tra i vettori aerei dell'Unione e i vettori aerei dei Paesi terzi. La Commissione intende creare un quadro regolamentare che le consenta di attivarsi ed investigare su un vettore o un gruppo di vettori di paesi terzi ritenuti autori di pratiche sleali (sussidi, aiuti di stato) ai danni di vettori europei.

- **Linee guida interpretative di quanto disposto nell'ambito del Regolamento (CE) n.1008/2008 in materia di proprietà e controllo dei vettori aerei dell'UE.** La Commissione ha fornito i criteri da adottare per la verifica del controllo e della gestione effettiva delle compagnie aeree europee. Con riguardo alla proprietà, gli orientamenti supportano la necessità di controllare la nazionalità della catena proprietaria, sino alla fonte. Riguardo al controllo, gli orientamenti forniscono dettagli sui criteri usati dalla Commissione per le valutazioni: la *corporate governance*, i diritti di voto dei soci, i collegamenti finanziari e i rapporti commerciali di investitori extra-comunitari con vettori europei.

- **Linee guida interpretative di quanto disposto nell'ambito del Regolamento (CE) n.1008/2008 in materia di oneri di servizio pubblico (OSP).** La Commissione propone di razionalizzare l'uso degli oneri di servizio pubblico e chiede maggior chiarezza alle autorità nazionali nella concessione degli stessi. Le linee guida, inoltre, chiariscono i requisiti per l'utilizzo delle cosiddette procedure di emergenza, la relazione tra OSP e le direttive sul *public procurement* così come l'interazione tra OSP e la disciplina sugli aiuti di stato.

- **Le pratiche finalizzate a favorire la continuità operativa nell'area dell'Unione nei casi di sciopero dei servizi ATM (Air Traffic Management).** La Commissione intende definire un *action plan* per mitigare l'impatto di tali azioni sul sistema aereo comunitario e preservare la connettività aerea dell'Unione. Si tratta di *best practice* messe a punto per garantire la continuità del servizio aereo in caso di azioni industriali. Queste pratiche non mettono in dubbio il fondamentale diritto di sciopero, ma piuttosto mirano a migliorare la continuità del servizio e ridurre al minimo le perturbazioni della rete europea per le compagnie aeree e i passeggeri.

- **La proposta di Regolamento riguardante regole comuni nel campo dell'aviazione civile e che stabilisce l'Agenzia Europea per la safety Aeronautica (EASA) e abroga il regolamento (EC) No 216/2008.** La proposta mira a compiere una revisione generale del sistema europeo della *safety*. Contribuisce inoltre a definire un *framework* normativo per l'implementazione a sistema di aeromobili a pilotaggio remoto. A giugno 2017 è stato presentato un *Progress Report* sullo stato di avanzamento dei lavori.

- La proposta di Direttiva per l'armonizzazione delle legislazioni, dei regolamenti e delle procedure amministrative degli Stati membri, con riguardo ai criteri di accessibilità per prodotti e servizi. La proposta tende a rimuovere e prevenire le barriere alla libera circolazione e all'accessibilità di prodotti e servizi in Europa a persone con disabilità o disfunzioni fisiche, attraverso l'armonizzazione dei criteri di accessibilità di prodotti e servizi quali: computer e sistemi operativi, TV digitali, servizi di telefonia, *e-books*, terminali *self-service* (incluse *ticketing* e *check-in machines*), *e-commerce*, servizi bancari, servizi di trasporto passeggeri e servizi di accoglienza turistica.

Nell'implementazione del Regolamento UE n. 139/2014, dopo l'avvenuta conversione del Certificato di Aeroporto di SEA su entrambi gli aeroporti gestiti (Malpensa a dicembre 2016 e Linate a gennaio 2017), si è avviato un nuovo percorso interno aziendale di verifica di *compliance*. A questo scopo la nuova struttura del CMM

(Compliance Monitoring Manager) ha avviato, con la collaborazione del Legale, *audit* interni mirati a verificare l'effettiva rispondenza dell'organizzazione aziendale ai requisiti richiesti dalla normativa.

Ciò anche al fine di precedere gli *audit* esterni che verranno svolti successivamente dall'Autorità (Team di Sorveglianza ENAC) su SEA in materia, per prevenire e risolvere eventuali criticità. I nuovi Manuali di Aeroporto sono, altresì, in corso di verifica e correzione, anche a seguito delle osservazioni già sollevate dal Team nel merito.

A livello nazionale è in via di predisposizione una nuova bozza di Direttiva della Protezione Civile in materia di gestione delle emergenze e incidenti aerei. Attraverso Asaeroporti e in coordinamento con ENAC i gestori partecipano attivamente al dialogo avviato, in particolare per ribadire le competenze previste dalla normativa vigente dei vari soggetti coinvolti, soprattutto riguardo al ruolo di coordinamento generale dei soccorsi in fase operativa.

COMMENTO AI RISULTATI ECONOMICO PATRIMONIALI E FINANZIARI

Dati quantitativi di traffico

Andamento del traffico sugli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate

| | Movimenti 1° semestre | | Passeggeri ⁽¹⁾ 1° semestre | | Merci ⁽²⁾ 1° semestre | |
|--|--------------------------|-------------|--|-------------|-------------------------------------|--------------|
| | 2017 | % vs 2016 | 2017 | % vs 2016 | 2017 | % vs 2016 |
| Malpensa | 82.944 | 7,3% | 10.193,0 | 14,8% | 292.045 | 13,1% |
| Linate | 47.521 | -0,5% | 4.599,1 | 0,0% | 6.543 | 5,4% |
| Totale traffico commerciale | 130.465 | 4,3% | 14.792,1 | 9,7% | 298.588 | 12,9% |
| Aviazione Generale Linate ⁽³⁾ | 10.468 | -0,6% | 21,3 | 5,7% | - | - |
| Sistema Aeroportuale gestito dal Gruppo SEA | 140.933 | 3,9% | 14.813,4 | 9,7% | 298.588 | 12,9% |

(1) Passeggeri arrivati+ partiti in migliaia

(2) Merci arrivate+partite in tonnellate

(3) Fonte Aviazione Generale: Linate-SEA Prime.

Nel corso del primo semestre 2017, nel sistema aeroportuale milanese gestito dal Gruppo SEA, sono transitati complessivamente 14,8 milioni di passeggeri, in crescita del 9,7% rispetto ai primi sei mesi dell'esercizio precedente.

L'incremento dei passeggeri di aviazione commerciale pari a 1,3 milioni nel semestre 2017 ha beneficiato del maggior numero di movimenti aerei sullo scalo di Malpensa, della presenza di aeromobili mediamente più grandi e dell'aumento della percentuale di riempimento medio degli aerei (*load factor*).

Il traffico di aviazione generale a Linate in termini di movimenti è invece diminuito dello 0,6% rispetto al primo semestre 2016, caratterizzato dal positivo effetto indotto dalla finale di Champions League disputata a Milano. Si

registra inoltre un decremento dell'1,1% del tonnellaggio per effetto di aeromobili di dimensioni mediamente inferiori rispetto al 2016.

Prosegue la crescita del traffico merci che ha registrato un incremento del 12,9%, raggiungendo le 299 mila tonnellate gestite.

Il miglioramento del comparto merci è dovuto esclusivamente all'aeroporto di Malpensa, che continua a crescere con 34 mila tonnellate incrementali, superando le 292 mila tonnellate di merce processata (+13,1% rispetto al 2016). Malpensa nel 2017 si colloca così al quinto posto tra gli aeroporti Europei in termini di merce trasportata, con il positivo contributo sia dell'*import* (+13,3%) che dell'*export* (+12,9%).

Conto economico

| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | % | 1° semestre 2016 | % | Var % 2017/2016 |
|--|---------------------|---------------|---------------------|---------------|--------------------|
| Ricavi di gestione | 334.248 | 97,3% | 310.557 | 93,1% | 7,6% |
| Ricavi per lavori su beni in concessione | 9.286 | 2,7% | 23.180 | 6,9% | -59,9% |
| Totale ricavi | 343.534 | 100,0% | 333.737 | 100,0% | 2,9% |
| Costi di gestione | | | | | |
| Costi del lavoro | (98.919) | -28,8% | (89.679) | -26,9% | 10,3% |
| Altri costi di gestione | (117.266) | -34,1% | (117.545) | -35,2% | -0,2% |
| Totale costi di gestione | (216.185) | -62,9% | (207.224) | -62,1% | 4,3% |
| Costi per lavori su beni in concessione | (8.597) | -2,5% | (21.641) | -6,5% | -60,3% |
| Totale costi | (224.782) | -65,4% | (228.865) | -68,6% | -1,8% |
| Margine Operativo lordo / EBITDA ⁽¹⁾ | 118.752 | 34,6% | 104.872 | 31,4% | 13,2% |
| Accantonamenti e svalutazioni | (2.488) | -0,7% | 1.546 | 0,5% | -260,9% |
| Accantonamento fondo ripristino e sostituzione | (6.055) | -1,8% | (7.048) | -2,1% | -14,1% |
| Ammortamenti | (34.134) | -9,9% | (30.112) | -9,0% | 13,4% |
| Risultato operativo | 76.075 | 22,1% | 69.258 | 20,8% | 9,8% |
| Proventi (oneri) da partecipazioni | 4.080 | 1,2% | 5.512 | 1,7% | -26,0% |
| Oneri finanziari | (9.036) | -2,6% | (9.627) | -2,9% | -6,1% |
| Proventi finanziari | 251 | 0,1% | 199 | 0,1% | 25,8% |
| Risultato prima delle imposte | 71.370 | 20,8% | 65.342 | 19,6% | 9,2% |
| Imposte dell'esercizio | (20.270) | -5,9% | (21.139) | -6,3% | -4,1% |
| Risultato netto da attività cessate | 1.556 | | (8) | | |
| Risultato netto | 52.656 | 15,3% | 44.195 | 13,2% | 19,1% |
| Risultato di pertinenza dei terzi | 18 | n.s. | 22 | n.s. | n.s. |
| Risultato del Gruppo | 52.638 | 15,3% | 44.173 | 13,2% | 19,2% |

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

Di seguito si commentano le principali voci del Conto economico.

Ricavi

I ricavi di gestione al 30 giugno 2017 sono pari a 334.248 migliaia di euro e includono ricavi dell'attività *Aviation* per 210.238 migliaia di euro (192.459 migliaia di euro nel 2016), ricavi dell'attività *Non Aviation* per 110.084 migliaia di euro (104.492 migliaia di euro nel 2016), ricavi del *business General Aviation* per 6.141 migliaia di euro (6.367 migliaia di euro nel 2016), ricavi del *business Energy* per 7.785 migliaia di euro (7.239 migliaia di euro nel 2016).

I ricavi di gestione risultano in aumento di 23.691 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, beneficiando di ricavi non ricorrenti nel 2017 pari a 2.429 migliaia di euro relativi

alla restituzione di una quota della sanzione irrogata a SEA da parte dell'AGCM nel 2015 a seguito dell'acquisizione di SEA Prime – già ATA Ali Trasporti Aerei. Nel primo semestre 2016 inoltre risultavano inclusi ricavi della società Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices) e dell'attività *refuelling*, non più comprese nel perimetro di consolidamento del Gruppo, pari a 1.274 migliaia di euro. Al netto di tali importi, i ricavi risultano in crescita di 22.536 migliaia di euro (+7,3%). Tale performance è prevalentemente determinata:

- dall'attività *Aviation* per 16.049 migliaia di euro, sostanzialmente per effetto dei maggiori volumi di traffico registrati sia nel segmento passeggeri, che ha beneficiato della capacità aggiuntiva offerta dai vettori e della crescita del *load factor*, sia nel segmento cargo;

- dall'attività *Non Aviation*, per 4.983 migliaia di euro, che ha registrato risultati in crescita dai comparti *Shops, Food & Beverage, Car Rental* e Banche. Anche l'attività dei parcheggi ha evidenziato un significativo incremento di fatturato grazie al ripristino della piena operatività della capacità al *Terminal 2* di Malpensa. Si rileva un contributo positivo dalle concessioni degli spazi agli operatori *cargo* a seguito dell'entrata in esercizio di un nuovo magazzino in uso a Fedex;
- dal *business Energy*, per 462 migliaia di euro, dovuto al buon andamento della vendita di energia elettrica e termica, sia per i favorevoli prezzi di vendita che per i maggiori volumi venduti, che hanno più che compensato il venir meno dei ricavi per certificati verdi, in quanto il periodo di incentivazione si è concluso nell'esercizio 2016;
- dal *business General Aviation* a pari perimetro (escludendo quindi i ricavi 2016 della società Signature Flight Support Italy Srl – già Prime AviationServices) per 1.083 migliaia di euro, dovuta principalmente all'entrata in esercizio del nuovo *hangar* ed al miglioramento della gestione dei parcheggi a Linate.

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 23.180 migliaia di euro nel primo semestre 2016 a 9.286 migliaia di euro nel primo semestre 2017, con un decremento del 59,9%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un *mark up* rappresentativo della miglior stima circa la remunerazione sia dei costi interni per l'attività di direzione lavori e progettazione svolta, sia di un *mark up* che un *general constructor* terzo richiederebbe per svolgere la medesima attività. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento su beni in concessione.

La riduzione degli investimenti è attribuibile sia a minori realizzazioni rispetto al piano investimenti dell'anno 2017 sia al completamento nell'esercizio 2016 di alcune importanti opere quali magazzino Fedex, Stazione Ferroviaria e riconfigurazione Terminal 2.

Costi di gestione

I costi di gestione al 30 giugno 2017, sono pari a 216.185 migliaia di euro, in crescita rispetto all'esercizio precedente di 8.961 migliaia di euro (+4,3%).

Tale incremento include 3.310 migliaia di euro di maggiori costi non ricorrenti rispetto al semestre 2016. In particolare nel semestre in esame si sono registrati maggiori costi di incentivazione all'esodo per 5.848 migliaia, mentre nel primo semestre 2016 erano presenti gli oneri per la chiusura del

contenzioso in materia di Aiuti di Stato, pari a 1.400 migliaia di euro. I costi della società Prime AviationServices e dell'attività di *refuelling*, ancora all'interno del perimetro di consolidamento di Gruppo nel semestre 2016 risultavano pari a 1.138 migliaia di euro. Senza considerare tali componenti, i costi di gestione subiscono un incremento di 5.651 migliaia di euro (+2,7%) prevalentemente determinato:

- dal costo del lavoro di Gruppo, in crescita di 3.753 migliaia di euro (+4,2%) rispetto all'esercizio 2016, che passa da 89.114 migliaia di euro nel 2016 a 92.867 migliaia di euro nel 2017. L'incremento è stato prevalentemente determinato dall'aumento del costo medio del lavoro, parzialmente compensato dalla riduzione dell'organico.

Al 30 giugno 2017 l'organico medio *Full Time Equivalent*, è pari a 2.758 unità contro le 2.792 unità del 2016 a parità di perimetro di consolidamento (escludendo quindi dal 2016 l'organico relativo alla società Prime AviationServices);

- dagli altri costi di gestione, che risultano in aumento di 1.898 migliaia di euro (+1,7%) rispetto all'esercizio 2016, passando da 115.368 migliaia di euro del 2016 a 117.266 migliaia di euro del 2017, per effetto da un lato dell'incremento dei costi legati ai volumi di traffico per 7.041 migliaia di euro (canoni pubblici, costi commerciali, *fees* per la gestione dei parcheggi), dall'altro dalla riduzione degli altri costi caratteristici per 5.143 migliaia di euro (prestazioni professionali, costi assicurativi, costi legati alla gestione degli eventi nevosi, costi energetici).

Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 21.641 migliaia di euro nel primo semestre 2016 a 8.597 migliaia di euro nel primo semestre 2017. 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.

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'*EBITDA* si è attestato a 118.752 migliaia di euro al 30 giugno 2017 a fronte di 104.872 migliaia di euro al 30 giugno 2016, in crescita del 13,2% (+13.880 migliaia di euro). Al netto delle componenti non ricorrenti precedentemente evidenziate e a parità di perimetro, l'*EBITDA* risulta in crescita del 15,1% (+16.037 migliaia di euro).

Accantonamenti e svalutazioni

Nel primo semestre 2017 gli accantonamenti e le svalutazioni nette si incrementano di 4.034 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo del precedente esercizio, per effetto del

rilascio di 1.546 migliaia di euro al 30 giugno 2016 e dell'accantonamento netto pari a 2.488 migliaia di euro al 30 giugno 2017.

Gli accantonamenti netti sul fondo rischi per oneri futuri aumentano di 1.401 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, passando da -2.240 migliaia di euro a -839 migliaia di euro. Tale variazione è prevalentemente determinata da minori rilasci di fondi rispetto al semestre 2016. Nel 2016 infatti erano stati rilasciati fondi per rischi fiscali e revocatorie per complessivi 2.475 migliaia di euro a seguito della chiusura del contenzioso con Agenzia delle Dogane su Malpensa nel primo caso e alla definizione della revocatoria Livingston in Amministrazione Straordinaria nel secondo.

Anche nel primo semestre 2017 sono stati registrati rilasci netti per 1.282 migliaia di euro a seguito della ridefinizione del rischio franchigie assicurative, mentre sono stati maggiori gli accantonamenti netti per contenziosi in corso in materia di lavoro. Sono inoltre stati stanziati gli oneri potenziali derivanti dalla verifica in corso da parte del Gestore dei Servizi Energetici, relativa ai certificati bianchi assegnati per il periodo 2012-2015.

Gli accantonamenti netti al fondo svalutazione crediti si incrementano rispetto al primo semestre 2016 per 2.633 migliaia di euro.

Gli accantonamenti del periodo si riferiscono principalmente alla componente del credito pregresso (ante 2 maggio 2017) verso Alitalia SAI in Amministrazione Straordinaria, per un importo pari a 3.404 migliaia di euro, incluso nei crediti chirografari. Tale effetto è parzialmente compensato dai rilasci effettuati a seguito degli incassi pervenuti nel 2017 relativi a crediti ritenuti di difficile esigibilità e per i quali negli anni passati era stato previsto un fondo svalutazione.

Accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione

Nel primo semestre 2017 l'accantonamento netto al fondo di ripristino e sostituzione diminuisce di 993 migliaia di euro. A fronte di un accantonamento di 7.546 migliaia di euro nel primo semestre 2017 (7.048 migliaia di euro nel primo semestre 2016) si è registrato un rilascio del fondo pari a 1.491 migliaia di euro (nullo nel primo semestre 2016), al fine di adeguare il fondo alle nuove normative del settore sulle attrezzature radiogene.

Ammortamenti

Nei primi sei mesi del 2017 gli ammortamenti si incrementano di 4.022 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2016 (+13,4%), passando da 30.112 migliaia

di euro a 34.134 migliaia di euro.

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'accelerazione degli ammortamenti delle attrezzature radiogene che verranno sostituite nei prossimi anni, come previsto dalla normativa di riferimento. Per effetto delle dinamiche sopra esposte il **Risultato Operativo Netto** è pari a 76.075 migliaia di euro, in crescita del 9,8% rispetto al primo semestre dell'esercizio precedente (69.258 migliaia di euro).

Proventi e oneri da partecipazioni

Nel primo semestre 2017 i proventi netti da partecipazioni registrano una riduzione pari a 1.432 migliaia di euro, passando da 5.512 migliaia di euro del 2016 a 4.080 migliaia di euro del 2017 e includono la valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in società collegate per 4.080 migliaia di euro (2.656 migliaia di euro nel 2016).

Nel confronto con l'esercizio precedente si è registrato un incremento dei proventi delle partecipazioni pari a 1.424 migliaia di euro per effetto dei risultati conseguiti dalle società collegate nel primo semestre 2017.

Tale incremento è stato più che compensato dalla presenza nel primo semestre 2016 di altri proventi da partecipazione che hanno riguardato la plusvalenza di SEA Prime per la cessione del 60% della partecipazione in Prime Aviation Services SpA (ora Signature Flight Support Italy Srl), pari a 955 migliaia di euro e i dividendi di Airport Handling SpA relativamente agli Strumenti Finanziari Partecipativi detenuti da SEA per 1.901 migliaia di euro.

Proventi e oneri finanziari

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2017, ammontano a 8.785 migliaia di euro, in diminuzione di 643 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente. Gli oneri finanziari sono diminuiti di 591 migliaia di euro principalmente per minori interessi passivi su finanziamenti a medio lungo termine, dovuti alla diminuzione dell'indebitamento lordo e alla riduzione del costo medio del debito, per minori costi di *factoring*, nonché per l'impatto positivo nel periodo della variazione del *fair value* dei derivati. Nel periodo in esame i proventi finanziari sono aumentati di 52 migliaia di euro.

Imposte

Le imposte del primo semestre 2017 ammontano a 20.270 migliaia di euro in diminuzione rispetto all'esercizio precedente, nonostante l'incremento dell'utile ante imposte pari a 6.028 migliaia di euro (71.370 migliaia di euro nel seme-

stre 2017 e 65.342 migliaia di euro nel semestre 2016). Tale dinamica è stata prevalentemente determinata dalla riduzione dell'aliquota nominale IRES che è passata dal 27,5% al 24% e ha determinato un beneficio sull'utile teorico del periodo di 2.498 migliaia di euro.

Risultato netto da attività cessate

Il risultato netto da attività cessate, relativo al settore *handling* di aviazione commerciale, evidenzia un utile netto pari a 1.556 migliaia di euro a fronte di una perdita netta di 8 migliaia di euro nello stesso periodo dell'esercizio precedente. La voce comprende il risultato della società SEA Handling SpA in liquidazione, per la quale, al 30 giugno 2017 si sono concluse le attività della procedura di liquidazione, che han-

no portato alla definizione delle posizioni creditorie e debitorie ancora aperte.

Si rimanda alle note esplicative 7 e 11 del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato per una analisi di dettaglio delle componenti economiche che hanno concorso a tale risultato netto e la loro comparazione con i dati 2016 nel contesto della applicazione dell'IFRS 5.

Risultato del Gruppo

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, il risultato netto del Gruppo mostra un incremento di 8.465 migliaia di euro, passando da 44.173 migliaia di euro al 30 giugno 2016 a 52.638 migliaia di euro al 30 giugno 2017.

Situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata del Gruppo

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 | Delta |
|---|----------------------|------------------------|-----------------|
| Immobilizzazioni immateriali | 1.003.507 | 1.011.111 | (7.604) |
| Immobilizzazioni materiali | 184.906 | 190.276 | (5.370) |
| Investimenti immobiliari | 3.395 | 3.398 | (3) |
| Partecipazioni in società collegate | 51.637 | 51.597 | 40 |
| Partecipazioni disponibili per la vendita | 26 | 26 | 0 |
| Imposte differite attive | 44.367 | 43.665 | 702 |
| Altre attività finanziarie non correnti | 16.776 | 16.776 | 0 |
| Altri crediti non correnti | 290 | 308 | (18) |
| Capitale immobilizzato (A) | 1.304.904 | 1.317.157 | (12.253) |
| Rimanenze | 4.058 | 4.141 | (83) |
| Crediti commerciali | 134.393 | 86.968 | 47.425 |
| Crediti per imposte dell'esercizio | 11.360 | 14.800 | (3.440) |
| Altri crediti | 21.095 | 18.563 | 2.532 |
| Altre attività finanziarie correnti | 7.190 | 7.190 | 0 |
| Attività di esercizio a breve | 178.096 | 131.662 | 46.434 |
| Attività cessate | 10.051 | 10.732 | (681) |
| Debiti commerciali | 125.122 | 161.530 | (36.408) |
| Altri debiti | 173.542 | 160.327 | 13.215 |
| Debiti per imposte dell'esercizio | 12.639 | 6.841 | 5.798 |
| Passività di esercizio a breve | 311.303 | 328.698 | (17.395) |
| Passività connesse alle attività cessate | 142 | 2.379 | (2.237) |
| Capitale circolante (B) | (123.298) | (188.683) | 65.385 |
| Fondi rischi e oneri (C) | (172.098) | (174.061) | 1.963 |
| Fondi relativi al personale (D) | (46.606) | (49.220) | 2.614 |
| Capitale investito netto (A+B+C+D) | 962.902 | 905.193 | 57.709 |
| Patrimonio netto di Gruppo | (359.821) | (375.264) | 15.443 |
| Patrimonio netto di terzi | (584) | (566) | (18) |
| Indebitamento finanziario netto | (602.497) | (529.363) | (73.134) |
| Totale fonti di finanziamento | (962.902) | (905.193) | (57.709) |

Il Capitale investito netto al 30 giugno 2017 ammonta a 962.902 migliaia di euro, con un incremento di 57.709 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2016.

Al 30 giugno 2017, il capitale immobilizzato, pari a 1.304.904 migliaia di euro, registra una diminuzione, pari a 12.253 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2016 principalmente per effetto degli investimenti netti del periodo pari a 22.180 migliaia di euro (al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino) meno gli ammortamenti del perio-

do pari a 34.134 migliaia di euro.

Il capitale circolante netto pari a 123.298 migliaia di euro si incrementa di 65.385 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2016. Tale dinamica è da imputarsi prevalentemente all' aumento dei crediti commerciali per 47.425 migliaia di euro, che include i crediti nei confronti di Alitalia SAI S.p.A pari a 28.009 migliaia di euro, maturati antecedentemente la data del 2 maggio 2017 in cui la società è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria, al netto del relativo fondo svalutazione crediti.

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

| Principali componenti del Capitale Circolare Netto | | | |
|---|----------------------|------------------------|---------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 | Delta |
| Rimanenze | 4.058 | 4.141 | (83) |
| Crediti commerciali | 134.393 | 86.968 | 47.425 |
| Debiti commerciali | (125.122) | (161.530) | 36.408 |
| Crediti / (debiti) diversi | (153.726) | (133.805) | (19.921) |
| Altre attività finanziarie correnti | 7190 | 7.190 | 0 |
| Attività cessate | 10.051 | 10.732 | (681) |
| Passività connesse alle attività cessate | (142) | (2.379) | 2.237 |
| Totale capitale circolante netto | (123.298) | (188.683) | 65.385 |

Posizione finanziaria netta

La "Posizione finanziaria netta" pari a 602.497 migliaia di euro al 30 giugno 2017 si incrementa di 73.134 migliaia di euro rispetto al valore al 31 dicembre 2016 (529.363 migliaia di euro).

Tale incremento è prevalentemente determinato dal paga-

mento, nel semestre in esame, dei dividendi per 70.300 migliaia di euro. La positiva generazione di cassa del periodo ha infatti permesso di coprire quasi interamente i fabbisogni per investimenti e a finanziare il capitale circolante netto.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2017

Liquidazione di SEA Handling SpA

In data 10 luglio 2017 con l'Assemblea degli Azionisti si sono concluse le attività di liquidazione della società SEA Handling SpA, avviate il 1° luglio 2014 a seguito della decisione presa dall'Assemblea Straordinaria di SEA Handling tenutasi in data 9 giugno 2014. La decisione di liquidazione della società ha rappresentato il progetto di esecuzione alternativa della decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling.

L'Assemblea della società ha deliberato di approvare il bilancio di liquidazione chiuso al 30 giugno 2017 e il relativo piano di riparto e di autorizzare il Liquidatore a richiedere la cancellazione di SEA Handling SpA in liquidazione dal Registro Imprese competente, dando allo stesso mandato per la sottoscrizione di tutti gli atti necessari e conseguenti. Il Liquidatore ha disposto il versamento all'azionista unico SEA SpA di 8.376.054 euro, derivante dal citato piano di riparto.

Restyling dell'Aeroporto di Milano Linate

Nel mese di luglio 2017 hanno avuto inizio i lavori di restyling dell'Aeroporto di Milano Linate. Il progetto, prevede un piano investimenti diluito negli anni che si completerà nel 2022 per un importo totale di 60,3 milioni di euro. Nel corso del semestre è stata avviata la prima fase che prevede, come intervento principale, il *redesign* della facciata, la cui ultimazione è prevista ad aprile del prossimo anno. La prima fase include anche il completo rinnovamento della zona arrivi e dell'area ritiro bagagli, grazie all'installazione di nuovi controsoffitti e pareti in gres, per migliorare la percezione dell'altezza e dell'ampiezza dell'aerostazione. I lavori saranno realizzati attraverso micro cantieri, con attività diurne e notturne in modo da interferire il meno possibile sull'attività aeroportuale.



EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

La ripresa dell'economia mondiale e le prospettive di crescita a medio termine sono nel complesso positive, anche se permangono significativi rischi al ribasso, legati alle politiche economiche e al perdurare di tensioni geopolitiche. Il commercio internazionale ha continuato a produrre guadagni per effetto del recupero ciclico dell'economia globale e lo sviluppo del commercio internazionale ha generato

una significativa crescita nei volumi del *cargo* aereo. In considerazione del positivo andamento del traffico riscontrato nei primi sei mesi dell'anno e del percorso di efficientamento e razionalizzazione dei processi operativi in corso, si prevede che i risultati dell'anno confermino il trend positivo di crescita registrato negli ultimi anni.

ANDAMENTO OPERATIVO – ANALISI DI SETTORE

Commercial Aviation

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

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

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

percentuali sul fatturato realizzato dall'operatore terzo, solitamente con l'indicazione di un minimo garantito.

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

General Aviation

Il *business General Aviation* include le attività di Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate. I dati comparativi del 2016 includono anche i risultati del *business handling* di aviazione generale, consolidato con il metodo integrale sino al 31 marzo 2016.

Energy

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

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

| (€/000) | Commercial Aviation | | General Aviation | | Energy | | Consolidato | |
|--------------------|---------------------|---------|------------------|-------|--------|-------|-------------|---------|
| | 2017 | 2016 | 2017 | 2016 | 2017 | 2016 | 2017 | 2016 |
| | 1° semestre | | | | | | | |
| Ricavi di gestione | 320.322 | 296.951 | 6.141 | 6.367 | 7.785 | 7.239 | 334.248 | 310.557 |
| EBITDA | 114.836 | 101.977 | 3.552 | 3.157 | 364 | (262) | 118.752 | 104.872 |
| EBIT | 73.357 | 67.364 | 2.799 | 2.336 | (81) | (442) | 76.075 | 69.258 |

L'EBITDA sopra riportato include il margine IFRIC e la ripartizione dei ricavi e dei costi di staff.

Commercial Aviation

Dati di traffico

Andamento del traffico sugli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate - 1° semestre 2017

| | Movimenti 1° semestre | | Passeggeri ⁽¹⁾ 1° semestre | | Merci ⁽²⁾ 1° semestre | |
|------------------------------------|--------------------------|-------------|--|-------------|-------------------------------------|--------------|
| | 2017 | % vs 2016 | 2017 | % vs 2016 | 2017 | % vs 2016 |
| Malpensa | 82.944 | 7,3% | 10.193,0 | 14,8% | 292.045 | 13,1% |
| Linate | 47.521 | -0,5% | 4.599,1 | 0,0% | 6.543 | 5,4% |
| Totale traffico commerciale | 130.465 | 4,3% | 14.792,1 | 9,7% | 298.588 | 12,9% |

(1) Passeggeri arrivati+ partiti in migliaia

(2) Merci arrivate+partite in tonnellate

Nel primo semestre 2017 sul sistema aeroportuale milanese gestito dal Gruppo SEA sono transitati 14,8 milioni di passeggeri, con un incremento del 9,7% rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. Mentre l'aeroporto di Linate ha registrato un traffico passeggeri in linea con l'anno precedente, Malpensa ha evidenziato una crescita del 14,8%. A tale positiva *performance* hanno contribuito sia il Terminal 1 (+19,8%) che il Terminal 2 dedicato a easyJet (+5,7%).

Il risultato del Terminal 1 beneficia di una crescita organica di tutti i segmenti di traffico.

Si segnalano in particolare lo sviluppo di Ryanair (+465 mila passeggeri rispetto al semestre 2016), la crescita degli altri vettori *low cost* (+174 mila pari a +22,1%, a cui Vueling ha contribuito con +74 mila passeggeri, +25,3%), il trasferimento da Linate a Malpensa di KLM (+95 mila

passeggeri) e di Air France (+91 mila passeggeri), gli incrementi di Blue Panorama (+81 mila passeggeri, +84%) e il positivo andamento degli altri vettori *legacy* e *leisure* (complessivamente +232 mila passeggeri, +3,1%).

Nel semestre in esame il traffico intercontinentale di Malpensa si attesta a 2,7 milioni di passeggeri, con una crescita del 5,7% rispetto al 2016.

Escludendo i paesi del Maghreb, che nel corso del primo semestre 2017 stanno evidenziando segnali di ripresa (principalmente verso Egitto e in minima parte verso Marocco e Tunisia), si è realizzato uno sviluppo del 4,6%, pari a 2,4 milioni di passeggeri.

Di seguito si riporta la ripartizione del traffico passeggeri sul Sistema Aeroportuale di Milano per le principali destinazioni servite e le principali compagnie aeree operanti.

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

Londra si conferma la prima destinazione europea in termini di traffico passeggeri anche nel primo semestre del 2017, con un volume di traffico diretto ai suoi cinque aeroporti di oltre 1 milione di passeggeri, seguita da Parigi,

Catania, Roma (unico scalo tra i primi cinque in decrescita verso anno precedente) ed Amsterdam. Tra le destinazioni italiane Roma e Napoli registrano una riduzione del traffico rispettivamente del 14,2% e del 2,0%. Tra le destinazioni internazionali New York e Dubai si confermano le prime due città servite.

| | 1° semestre 2017 | Var % su 1° sem 2016 | Inc. % su totale |
|---------------|------------------|----------------------|------------------|
| Londra | 1.166,1 | 8,9% | 8% |
| Parigi | 932,1 | 9,6% | 6% |
| Catania | 742,7 | 40,1% | 5% |
| Roma | 672,1 | -14,2% | 5% |
| Amsterdam | 588,6 | 6,6% | 4% |
| Napoli | 455,3 | -2,0% | 3% |
| Barcellona | 413,9 | 12,2% | 3% |
| Madrid | 411,7 | -3,1% | 3% |
| Francoforte | 402,8 | 6,5% | 3% |
| New York | 385,9 | -1,3% | 3% |
| Cagliari | 329,3 | 16,4% | 2% |
| Palermo | 324,1 | 2,6% | 2% |
| Dubai | 319,2 | 13,5% | 2% |
| Bruxelles | 317,1 | 51,3% | 2% |
| Bari | 294,7 | 9,5% | 2% |
| Altri | 7.036,5 | 11,6% | 48% |
| Totale | 14.792,1 | 9,7% | 100% |

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)

Nella classifica delle principali compagnie aeree operanti nel sistema milanese (Linate e Malpensa) easyJet è il primo vettore per volume di traffico servito, con un peso del 25% sul totale dei passeggeri. Alitalia, che contribuisce con il 19% dei passeggeri, si conferma al secondo posto pur

in riduzione del 4,9% rispetto al primo semestre 2016 a causa della continua e progressiva contrazione della propria operatività. Ryanair, che ha quasi triplicato il numero di passeggeri serviti, con quasi 700 mila passeggeri costituisce il quarto vettore operante sugli scali milanesi (era ottavo nel corso del 2016).

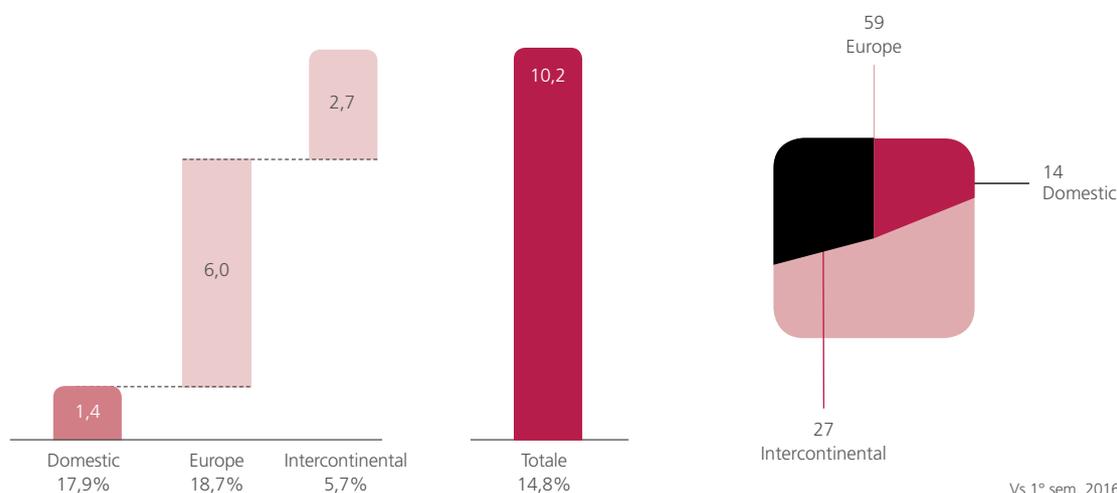
| | 1° semestre 2017 | Var % su 1° sem 2016 | Inc. % su totale |
|-----------------------|------------------|----------------------|------------------|
| Easyjet | 3.673,8 | 6,4% | 25% |
| Alitalia | 2.874,4 | -4,9% | 19% |
| Lufthansa | 744,4 | 8,5% | 5% |
| Ryanair | 698,5 | 199,3% | 5% |
| Meridiana Fly | 539,0 | 8,5% | 4% |
| Emirates | 443,2 | 10,7% | 3% |
| British Airways | 372,9 | 14,7% | 3% |
| Vueling Airlines S.a. | 362,6 | 25,3% | 2% |
| Air France | 273,1 | 7,7% | 2% |
| Neos | 248,8 | 12,7% | 2% |
| Blue Panorama | 215,6 | 73,9% | 1% |
| Iberia | 214,4 | 0,6% | 1% |
| Klm | 202,9 | 8,4% | 1% |
| Air Berlin | 200,3 | 65,7% | 1% |
| Turkish Airlines | 191,4 | -4,9% | 1% |
| Altri | 3.536,8 | 8,7% | 24% |
| Totale | 14.792,1 | 9,7% | 100% |

Malpensa

Il traffico passeggeri dell'aeroporto di Malpensa si è atte-

stato a 10,2 milioni, in incremento rispetto all'anno precedente del 14,8%.

1° semestre 2017 - Composizione per area geografica traffico passeggeri per l'aeroporto di Malpensa (.000)



Il traffico domestico registra un incremento del 17,9% dovuto all'operatività di Ryanair che, oltre a Comiso (attivato nel dicembre 2015) nella stagione *winter* 2016 ha introdotto la rotta per Catania, alle nuove rotte attivate da easyJet verso Catania, Napoli, Olbia, Lamezia Terme, Brindisi, Bari ed ai nuovi collegamenti di Meridiana Fly verso Cagliari, Olbia e Palermo.

Il traffico europeo registra uno sviluppo pari al 18,7%. Ryanair ha consolidato le destinazioni Londra Stansted, Bucarest e Siviglia già attivate nel dicembre 2015 ed ha ampliato il proprio *network* aggiungendovi Sofia, Oporto, Bruxelles e Las Palmas. EasyJet ha attivato otto nuovi collegamenti nel 2016 verso Manchester, Cracovia, Tolosa, Lille, Lanzarote, Nantes, Alicante Bilbao e ulteriori tre dalla stagione *summer* 2017 (Granada, Santiago de Compostela e Stoccolma). Influenzano positivamente il risultato anche i parziali trasferimenti di KLM e Air France da Linate e Malpensa, avvenuti a partire dalla stagione *summer* 2017 e il buon andamento di Vueling verso Barcellona, Parigi Orly e Amsterdam.

Le destinazioni intercontinentali hanno registrato una crescita del +5,7%. In ripresa il traffico verso Egitto, Marocco e Tunisia. Nello specifico si segnalano:

- i) Medio Oriente (40% del totale di segmento, +6,6% rispetto al primo semestre 2016): a fronte di una riduzione del numero dei movimenti aerei, si registra un incremento delle dimensioni medie degli aeromobili e un rilevante incremento dei *load factor*. Tra i principali vettori che operano su destinazioni dell'area in analisi, hanno registrato un incremento di passeggeri Emirates, Oman Air, Elal, easyJet, Blue Panorama ed Ethiad Airways, a fronte del lieve calo di Turkish, Alitalia e Neos;
- ii) Estremo Oriente (17% del totale di segmento, +6,0% rispetto al primo semestre 2016): la crescita dei passeggeri è legata all'incremento di *load factor*, con una lieve riduzione della dimensione media degli aeromobili e un sostanziale allineamento dei movimenti. Si segnala la crescita dei vettori Air India, Neos, Thai Airways, e Cathay Pacific;
- iii) Nord America (17% del totale di segmento, +1,8% rispetto al semestre 2016): il risultato positivo è determinato dall'incremento del numero dei movimenti, dalla crescita della dimensione media degli aeromobili e da un positivo andamento dei *load factor*. Si segnala la crescita di tutti i vettori operanti nell'area (Emirates, Delta, Alitalia e Air Canada) ad esclusione di United Airlines;

iv) Nord Africa (11% del totale di segmento, +14,7% rispetto al semestre 2016): la buona performance è determinata dal positivo andamento di tutte le variabili (movimenti, dimensioni degli aeromobili e *load factor*); nel segmento operano Egypt Air e, tra i vettori *leisure*, Meridiana Fly, Neos e Jetairfly;

v) Centro/Sud America (11% del totale di segmento, -2,8% rispetto al semestre 2016): la flessione dei passeggeri deriva principalmente dalla minore capacità offerta, parzialmente compensata dalla crescita dei *load factor*. Si registrano in aumento il trasportato di Neos ed in riduzione quello di Blu Panorama, Alitalia e Meridiana;

vi) Centro/Sud Africa (4% del totale di segmento, +14,2% rispetto al semestre 2016): l'incremento verso l'anno precedente è legato all'aumento dei movimenti verso l'area. Meridiana Fly rappresenta il principale player nell'area, operando prevalentemente nel comparto *leisure*.

Malpensa Cargo

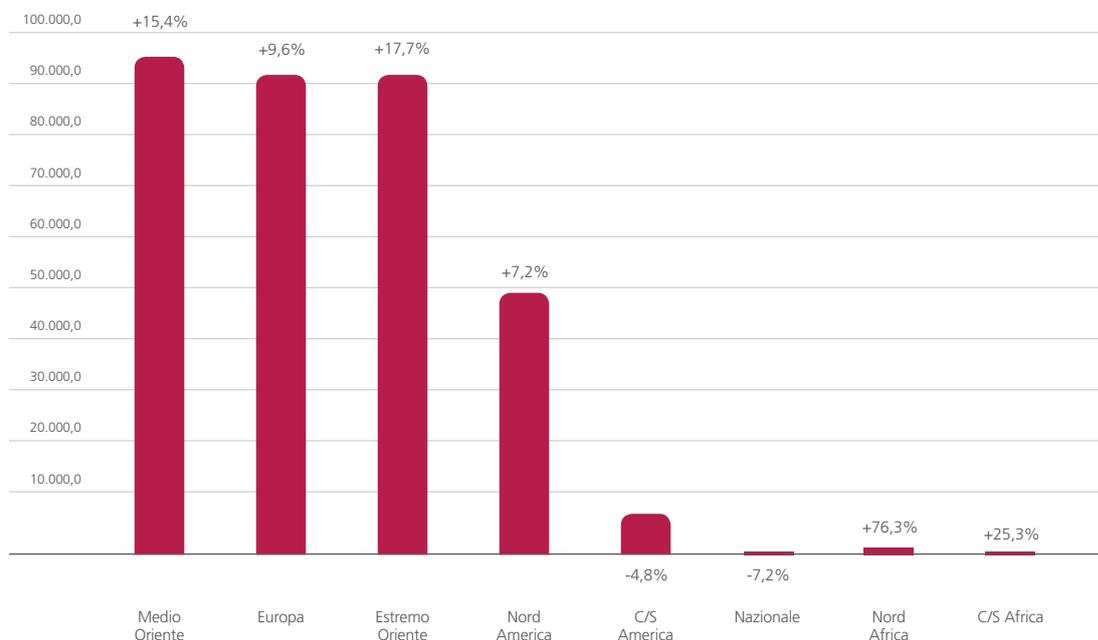
L'aeroporto di Malpensa si attesta a 292 mila tonnellate di merce processata realizzando un incremento del 13,1%.

I vettori *all-cargo* (+16,0%) che operano sull'aeroporto hanno contribuito al risultato connettendo tutti i mercati del settore e principalmente le aree asiatiche, medio orientali e il continente americano. Importante è risultato anche il contributo dei voli passeggeri a configurazione mista, che hanno incrementato il trasportato del 4,9%.

Il traffico *all-cargo* ha raggiunto le 215 mila tonnellate movimentate; hanno contribuito allo sviluppo nel semestre il Gruppo Cargolux (+19,3%), Qatar Airways (+21,3%), Nippon Cargo (+36,6%) e Air Bridge Cargo (+13,0%). Nel segmento *courier* si segnalano la crescita di Fedex pari al 3,7% e di TNT pari al 3,5%, a fronte della riduzione di DHL pari all'11,3%.

Il traffico *belly* ha registrato 77 mila tonnellate di merce trasportata. Tra i vettori con aeromobili con configurazione mista, Emirates si conferma principale vettore per quantità di merce movimentata, mentre i principali incrementi rispetto al semestre 2016 sono dovuti ad Oman Air e Qatar Airways.

1° semestre 2017 - Traffico merci per area geografica - Aeroporti gestiti da SEA

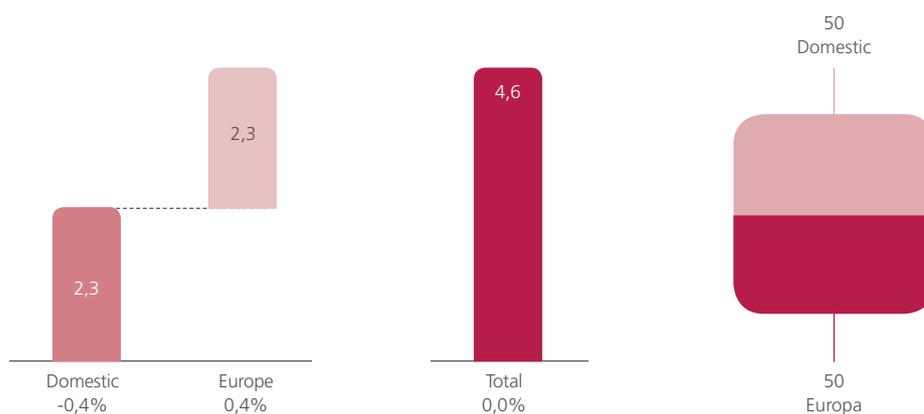


Merci in tonnellate.
La variazione % è riferita al confronto con il semestre precedente.

Linate

Nel semestre in esame, l'aeroporto di Linate ha servito 4,6 milioni di passeggeri, in linea con il semestre dell'esercizio precedente.

1° semestre 2017 - Composizione del traffico per l'aeroporto di Linate (.000)



Vs 1° sem. 2016

Il traffico a Linate è equamente suddiviso tra domestico (50%) ed europeo (50%). Con riferimento alle compagnie aeree operanti sullo scalo, sono di seguito rilevate le principali dinamiche. Alitalia ha incrementato la propria *market share* di un punto percentuale rispetto al semestre 2016 (58% vs 57%).

Tale incremento (che nel mese di giugno ha raggiunto il 61%) è dovuto al trasferimento da Linate a Malpensa dei vettori Air France e KLM che operavano sullo scalo cittadino con *slot* di *ownership* del vettore, che ha ripreso ad operarli in larga parte con macchine proprie. Il traffico domestico effettuato da Alitalia è cresciuto

dell'1,4% per effetto dei positivi andamenti delle tratte verso Cagliari, Bari, Alghero, Palermo e Pescara, mentre risultano in calo le destinazioni di Roma e Napoli che risentono della costante competizione dell'alta velocità e le rotte verso Brindisi e Comiso, quest'ultima sospesa per gran parte del semestre.

Il traffico europeo risulta pressoché allineato ai valori del semestre 2016 (-0,3%): hanno avuto *performance* positive le tratte per Parigi Charles de Gaulle, Amsterdam, London City e Bruxelles mentre sono state cancellate quelle per Berlino e Bucarest, entrambe operate nel primo semestre 2016.

La navetta Linate-Fiumicino si attesta a 616 mila passeggeri con una flessione del -1,8%, sebbene si rilevi un progressivo recupero grazie all'utilizzo degli *slot* recuperati da Alitalia dagli ex partner KLM ed Air France.

Per quanto riguarda le altre principali compagnie Air Berlin integra le frequenze verso Berlino non più operate da Alitalia (+44 mila passeggeri, +76,7%), mentre easyJet evidenzia buone *performance* verso Parigi Charles de Gaulle (+28,9%), Parigi Orly (+13,4%) e Londra Gatwick (+7,4%). In crescita anche British Airways verso Londra Heathrow (+9,9%) e SN Brussels verso Bruxelles (+35,1%).

In riduzione Meridiana Fly (-9,1%) per effetto della cancellazione in marzo del collegamento verso Catania (-63,4%) e della riduzione del traffico verso Napoli (-10,1%, pur a fronte di un incremento nel numero di movimenti).

Ricavi

Nel primo semestre del 2017 il *business Commercial Aviation* ha generato ricavi di gestione per complessivi 320.322 migliaia di euro, in crescita di 23.371 migliaia di euro rispetto ai 296.951 migliaia di euro del 2016 (+7,9%). L'esercizio 2017 include ricavi non ricorrenti per complessivi 2.317 migliaia di euro relativi al rimborso parziale della sanzione irrogata nel 2015 da parte di AGCM a seguito dell'acquisizione di SEA Prime, al netto dei quali la crescita rispetto al primo semestre 2016 risulta pari a 21.054 migliaia di euro (+7,1%). Tale crescita è prevalentemente determinata:

- 1) dall'attività *Aviation*, per 17.779 migliaia di euro (+9,2%) in aumento da 192.459 migliaia di euro nel 2016 a 210.238 migliaia di euro nel 2017). A tale incremento hanno contribuito per 16.879 migliaia di euro i maggiori volumi di traffico e per 900 migliaia di euro il mix di traffico più favorevole, unitamente all'incremento medio delle tariffe per effetto degli aggiornamenti previsti dal contratto di programma;
- 2) dall'attività *non Aviation*, per 5.592 migliaia

di euro (+5,4%) in crescita da 104.492 migliaia di euro nel 2016 a 110.084 migliaia di euro nel 2017. Tale performance è stata determinata dai buoni risultati dei comparti *Retail (Shops, Food & Beverage, Car Rental* e Banche) per 3.212 migliaia di euro (+7,5%) e Parcheggi per 2.134 migliaia di euro (+7,4%). Per quanto riguarda i comparti *Servizi Premium (Sale VIP e Fast Track), Real Estate* e Pubblicità i ricavi sono in linea con l'esercizio precedente.

I ricavi relativi al comparto Cargo si attestano a 7.589 migliaia di euro con un incremento pari a 1.277 migliaia di euro rispetto al 2016 (+20,2%) per effetto dell'entrata in esercizio del nuovo magazzino Fedex.

Nel comparto *Retail*, i ricavi da *Shops* hanno registrato una crescita di 1.356 migliaia di euro (+5,9%). A tale *performance* ha contribuito il miglioramento dell'offerta commerciale al Terminal 1, per effetto dell'ottimizzato posizionamento dei negozi e dell'apertura di nuovi punti vendita. I ricavi del segmento *Food & Beverage* sono cresciuti di 358 migliaia di euro (+3,9%). In particolare, a Linate si registra l'ottima *performance* della insegna "Ferrari Spazio Bollicine" e dell'adiacente "Panino Giusto". A Malpensa Terminal 1 si segnala l'ottimo andamento del ristorante pizzeria ad insegna "Rosso Pomodoro". L'area imbarchi Schengen del T1 ha visto l'apertura di spazi ad alto impatto, tra cui "Venchi", cui è seguito "Cioccolati Italiani" *concept store*, a cui nella medesima area si affiancherà nel secondo semestre un format di ristorazione *healthy food* ad insegna "Ingredienti".

I ricavi del comparto *Car Rental* hanno registrato una crescita di 577 migliaia di euro rispetto al 2016 (+8,4%) dovuto principalmente alle buone performance degli operatori di Malpensa e all'avvio dell'attività di un nuovo operatore (Sixt).

I ricavi da Servizi bancari hanno registrato una crescita pari a 921 migliaia di euro rispetto allo scorso anno (+23%) da attribuirsi principalmente al buon andamento dell'attività di *Tax Refund* oltre che all'attività di cambiavalute.

Il comparto Parcheggi registra una crescita dei ricavi di 2.134 migliaia di euro (+7,4%). Complessivamente Linate e Malpensa registrano un incremento di ricavi per effetto delle attività commerciali, dedicate al mercato sia B2B che B2C, nonostante l'impatto penalizzante del cantiere della Metropolitana linea 4. Positivo anche l'andamento della gestione dei parcheggi presso l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio, principalmente per l'incremento delle vendite *on-line*.

Costi operativi

Complessivamente i costi operativi del *business Commercial Aviation* passano da 196.513 migliaia di euro del 2016 a 206.174 migliaia di euro del 2017, con un incremento pari a 9.661 migliaia di euro (+4,9%).

Il Costo del lavoro risulta in crescita di 8.934 migliaia di euro (+10,2%), sia per effetto degli ingressi di personale dovuto all'ampliamento delle attività in ambito *security*, sia per gli incrementi delle retribuzioni legati al Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, nonché degli importi afferenti ai costi di mobilità del personale pari a 5.800 migliaia di euro.

I materiali di consumo si riducono di 2.037 migliaia di euro (-15,5%). Tale variazione è principalmente spiegata dal minor costo del metano pari a 3.022 migliaia di euro (il consistente beneficio derivante dai minori prezzi d'acquisto è in parte compensato dai maggiori volumi acquistati) a fronte di maggiori consumi di prodotti chimici di *de-icing* e *anti-icing* per 695 migliaia di euro e di maggiori acquisti di carburante per 254 migliaia di euro.

Gli altri costi operativi aumentano di 2.764 migliaia di euro (+2,9%) in ragione della crescita dei costi direttamente collegabili all'incremento dei volumi, quali i contributi per lo sviluppo del traffico ed i canoni verso lo Stato per il maggior traffico generato dal sistema aeroportuale, a fronte di una riduzione di costi legati in particolare alle prestazioni professionali ed alle manutenzioni.

EBITDA e EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, nell'esercizio 2017 l'EBITDA si attesta a 114.836 migliaia di euro (101.977 migliaia di euro nel 2016) e registra un incremento rispetto al precedente esercizio di 12.859 migliaia di euro, pari al 12,6%.

Gli ammortamenti e gli accantonamenti netti al fondo di ripristino, al fondo rischi e oneri ed al fondo svalutazione crediti, sono superiori all'esercizio precedente per complessivi 6.866 migliaia di euro.

Conseguentemente, l'EBIT del *business Commercial Aviation* risulta pari a 73.357 migliaia di euro, in crescita di 5.993 migliaia di euro (+8,9%) rispetto all'esercizio precedente.

Altre informazioni

Sviluppo del comparto retail

Nel primo semestre 2017 si afferma la coerenza dell'approccio di marketing teso a soddisfare l'evoluzione della domanda, anche in relazione alla forte crescita del traffico generato su Malpensa dai vettori *low cost*.

In particolare, per il segmento *Fast fashion*, prosegue presso il Terminal 1 di Malpensa il completamento della Piazza del Pop con nuovo layout in area Schengen e un arricchimento dell'offerta *retail*. Al contempo, è valorizzata l'offerta *food* d'eccellenza, tra cui spicca il format del nuovo store Cioccolati Italiani. Più in generale, la proposta *healthy food*, presente sia al Terminal 2 con Deli&Cia sia a Linate con Sweet & Begel Factory, continua a registrare un ampio gradimento, così come i format rilevanti per il *target business* (Ferrari spazio Bollicine).

La buona *performance* del sistema di parcheggi ViaMilano Parking è supportata dalle iniziative di contrasto dei *competitor off-airport*, basate su politiche di *revenue management*, in un contesto caratterizzato da un incremento dell'offerta dei mezzi di accessibilità aeroportuale (in particolare in collegamento del Terminal 2 di Malpensa con Milano). Si conferma il positivo andamento del canale *e-commerce*, supportato da specifiche campagne marketing soprattutto per il canale B2C. Sul fronte B2B è stata lanciata la piattaforma ViaMilano Parking *powered by Parkwing*, capitalizzando sul canale creato per la commercializzazione dei parcheggi ufficiali degli aeroporti italiani.

Le nuove funzionalità dell'ambiente dedicato ad Agenzie di Viaggio ed Aziende convenzionate sono state promosse attraverso campagne *trade* ad hoc, partecipazione ad eventi e *road show*.

Accordi bilaterali

Nel mese di maggio 2017 si è svolto un negoziato con le autorità aeronautiche della Russia a seguito del quale è stato sottoscritto un nuovo accordo che prevede l'incremento delle frequenze sia sulle rotte per Mosca che sulle altre rotte, l'introduzione di un regime di "multidesignazione", l'aumento delle frequenze sulle rotte transiberiane e dei punti di destinazione.

Nel mese di giugno 2017 è stato rivisto l'accordo bilaterale con l'Australia, che contempla la facoltà, precedentemente non prevista, di effettuare voli *all-cargo* nonché una parziale liberalizzazione della capacità operabile con voli in *codesharing* via Paesi terzi.

Self Bag Drop

Conclusa la fase di *pilot* del progetto nei due Terminal di Malpensa, è in via di definizione la modalità di adozione della tecnologia *Self Service bag drop* nel prossimo futuro. Si ipotizza l'adozione di due *business model* paralleli (tecnologia ed apparati forniti dal vettore e creazione di un'isola tecnologica in modalità *common*) per rispondere alle diverse esigenze espresse dai vettori. È al vaglio l'adozione della stessa tecnologia anche su Linate.

Intermodalità

Nell'ottica di ampliamento della *catchment area* di Malpensa, facendo leva sull'offerta intermodale presente, SEA ha promosso lo sviluppo di accordi commerciali tra società di trasporto su gomma, compagnie aeree e piattaforme distributive.

In particolare, sono stati definiti gli orari e le frequenze dei servizi bus sulle onde di arrivi e partenze dell'aeroporto. L'evoluzione del progetto prevede la realizzazione di una piattaforma che permetta la prenotazione integrata tra le due modalità di trasporto.

Sviluppo della destinazione e attività di Co-Marketing

Le iniziative intraprese nell'ambito dello Sviluppo della destinazione hanno l'obiettivo di aumentare la visibilità internazionale non solo degli aeroporti di Milano ma anche della destinazione Milano/Lombardia. In questo contesto si è lavorato in collaborazione con i soggetti istituzionali quali MIBACT, MISE, Federturismo, Assolombarda, Camera di commercio, Comune di Milano, Regione Lombardia etc. Si riassumono di seguito le principali attività svolte:

- Progetti City2City sviluppati: Milan2Stocholm, Milan2Nanchino, Milan2Southend, Milan2Mosca;
- Partecipazione a importanti fiere del turismo: ITB Shanghai, World Travel Market-Londra, Borsa del Turismo-Milano;
- Attivazione della candidatura di Milano al World Routes 2020;
- Richiesta di adesione al progetto comunitario "Joint Promotion Platform" per il finanziamento di attività di promozione turistica.

Nel corso del primo semestre del 2017 sono stati diversi gli eventi realizzati a supporto delle compagnie per la promozione di nuove tratte o di nuovi servizi offerti da queste ultime. Si citano ad esempio quelli organizzati per la presentazione del Dreamliner Air France/KLM, per il lancio della nuova compagnia Ernest Airlines, per l'ingresso nel mercato cinese di Neos e per il nuovo aeromobile Albastar e il nuovo A350 di Singapore Airlines. Sono inoltre proseguite tutte le attività di *co-marketing* attraverso l'utilizzo dei social media quali *Newsletter* e *banner*.

General Aviation

Ricavi

I ricavi del *business General Aviation* sono pari a 6.141 migliaia di euro, in riduzione di 226 migliaia di euro

(-3,5%) rispetto ai 6.367 migliaia di euro del precedente esercizio, che includevano 1.274 migliaia di euro di ricavi non ricorrenti.

A parità di perimetro di attività (escludendo quindi i ricavi non ricorrenti nel 2016 della società Signature Flight Support Italy Srl – già Prime AviationServices) nel 2017 i ricavi risultano in incremento di 1.048 migliaia di euro. Tale fenomeno è da attribuirsi principalmente ai maggiori ricavi commerciali, tra cui si segnalano la locazione del nuovo hangar a Linate e l'avvio dell'operatività del sistema parcheggi antistanti al Terminal di Linate, nonché alle maggiori attività di *follow-me* e di traino aeromobili, che hanno più che compensato i minori ricavi da attività regolamentata derivanti dalla flessione del traffico.

Costi operativi

I costi operativi si sono ridotti di 621 migliaia di euro. A parità di perimetro, senza considerare i costi del 2016 della società Signature Flight Support Italy Srl, risultano in incremento di 517 migliaia di euro (+24,9%). Tale incremento è prevalentemente dovuto al riaddebito dei costi della sicurezza per la presa in carico da parte di SEA dei varchi di aviazione generale.

EBITDA e EBIT

L'EBITDA è pari a 3.552 migliaia di euro e risulta in crescita di 395 migliaia di euro (+12,5%) rispetto all'esercizio precedente (+531 migliaia di euro, +17,6% a parità di perimetro). L'EBIT risulta in crescita di 463 migliaia di euro (+19,8%) per i fenomeni sopra descritti.

Energy

Dati quantitativi

Nel primo semestre del 2017 la produzione totale di energia elettrica destinata alla vendita ha registrato un incremento dell'11,5% (+18,8 milioni di kWh) rispetto al corrispondente periodo del 2016 attestandosi a 182,8 milioni di kWh di cui circa il 54% destinato ai fabbisogni degli scali gestiti dal Gruppo SEA.

La produzione di energia elettrica destinata alla vendita alla Borsa Elettrica ha registrato un incremento del 27,4% rispetto al primo semestre del 2016. Tale incremento è stato determinato dall'aumento del PUN (Prezzo Unico Nazionale) il cui andamento nel primo semestre 2017 evidenzia livelli superiori a quelli del 2016 e rende conveniente produrre energia elettrica in eccedenza rispetto ai fabbisogni del Gruppo.

La produzione di energia elettrica destinata alla vendita con contratti bilaterali evidenzia invece un decremento

del 3,3% (-0,5 milioni di kWh) rispetto al primo semestre del 2016 attestandosi a 13,3 milioni di kWh.

Nel periodo in esame, le vendite di energia elettrica a terzi sono state pari complessivamente a 84,4 milioni di kWh e sono aumentate del 21,1% rispetto al corrispondente periodo del 2016 (+14,7 milioni di kWh).

Nei primi sei mesi del 2017 la produzione di energia termica ha registrato un incremento del 10,7% rispetto al corrispondente periodo del 2016 (+19,8 milioni di kWh) attestandosi a 205,1 milioni di kWh, di cui circa il 71% destinato ai fabbisogni degli aeroporti di Linate e Malpensa. Tale incremento di produzione è stato determinato dal consolidarsi delle forniture alle utenze civili limitrofe al sedime aeroportuale di Linate attraverso l'interconnessione con la rete di teleriscaldamento di Milano. I ricavi e i costi di seguito commentati si riferiscono al *business Energy* relativo alle attività di vendita di energia elettrica e calore a terzi.

Ricavi

Nel corso del 2017, il *business Energy* ha registrato ricavi netti consolidati per 7.785 migliaia di euro (7.239 migliaia di euro nel 2016), in aumento di 546 migliaia di euro (+7,5%).

Tale crescita è prevalentemente dovuta al buon andamento della vendita di energia elettrica e termica, sia per i favorevoli prezzi di mercato che per i maggiori volumi venduti, che hanno più che compensato il venir meno dei ricavi da certificati ambientali. Infatti il 2016 è stato l'ultimo esercizio che ha beneficiato del periodo di incentivazione della durata di 8 anni.

Costi operativi

I costi operativi sono pari a 7.420 migliaia di euro e risultano in riduzione rispetto all'esercizio precedente (7.501 migliaia di euro nel 2016, -1,1%), nonostante le maggiori quantità di gas acquistato per far fronte alle maggiori vendite di energia. Infatti a fronte delle maggiori quantità di gas acquistate il semestre in esame ha beneficiato di minori costi unitari per effetto della rinegoziazione del contratto di approvvigionamento.

EBITDA e EBIT

Per effetto delle dinamiche sopra esposte, l'EBITDA registra un incremento rispetto all'esercizio precedente pari a 626 migliaia di euro, passando da un valore negativo di 262 migliaia di euro nel 2016 ad un valore positivo di 364 migliaia di euro nel 2017.

L'EBIT risulta in miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 361 migliaia di euro attestandosi ad un valore negativo di 81 migliaia di euro, per effetto degli

accantonamenti ai Fondi rischi e oneri relativamente ai potenziali oneri relativi alla verifica da parte del GSE sui certificati bianchi riconosciuti alla produzione di teleriscaldamento della centrale di Linate.

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 la emissione di CO₂ in atmosfera a titolo gratuito.

Qualora i diritti assegnati annualmente e riferiti all'impianto non siano sufficienti a coprire le emissioni rilasciate, essi potranno essere acquistati sul mercato. Per converso, qualora i diritti assegnati risultino eccedenti rispetto alle emissioni prodotte, la parte di diritti non utilizzata potrà essere venduta.

Nel primo semestre del 2017 la produzione complessiva di CO₂ del Gruppo è stata pari a circa 99.400 Tons, di cui circa 63.500 Tons generate dalla centrale di Malpensa e oltre 35.900 Tons prodotte dall'impianto di Linate.

Richiesta di qualificazione di SEA Energia quale Sistemi Esistenti Equivalenti ai Sistemi Efficienti di Utenza (SESEU)

Il 29 settembre 2015 è stata richiesta al GSE la qualificazione di SEA e SEA Energia quale Sistemi Esistenti Equivalenti ai Sistemi Efficienti di Utenza (SESEU). L'ottenimento della qualifica di SEU o SESEU 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. A maggio 2017 la società ha ricevuto comunicazione da parte del GSE di accettazione della domanda e quindi il conseguimento della qualifica stessa.

A tal proposito si evidenzia che con la conversione del c.d. "Decreto milleproroghe" il legislatore ha deciso di rinviare l'applicazione degli oneri di sistema a partire dal 1 gennaio 2018. La Relazione semestrale recepisce l'effetto positivo derivante dall'applicazione del nuovo Decreto per 1.298 migliaia di euro, relativo agli importi accantonati negli esercizi 2015 e 2016.

RISK MANAGEMENT FRAMEWORK

Il Gruppo SEA pone grande attenzione alla corretta gestione dei rischi correlati allo svolgimento della propria attività aziendale. A tal fine si è dotata di processi e procedure volti a monitorare e mitigare i rischi potenziali, ad assicurare la *safety* aeroportuale e la qualità dei servizi offerti, tutelare le attività tangibili e intangibili di interesse degli *stakeholder* e garantire nel lungo termine la creazione di valore.

A maggior supporto e integrazione dei sistemi in essere, nel 2016 il Gruppo SEA ha avviato un progetto di Enterprise Risk Management (ERM) finalizzato in particolare 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.

Nel corso del 2016 è stato definito il *risk model* di SEA e si è svolto un primo *risk assessment* con il coinvolgimento del *management* aziendale. Tale *assessment* si è concluso con l'identificazione e la valutazione dei principali rischi aziendali e dei sistemi di *risk management* in essere, nonché con il conseguente posizionamento dei singoli rischi individuati sulla *heat map* del Gruppo che rappresenta gli scenari di rischio sui due assi rispettivamente pari alla *severity* (probabilità di accadimento per impatto) e alla maturità del sistema di gestione del rischio.

In funzione della posizione di tali rischi sulla mappa, sono stati individuati alcuni rischi prioritari da approfondire, individuando precise azioni di mitigazione e monitoraggio attraverso il coinvolgimento delle competenze specifiche all'interno dell'organizzazione. Ciascun rischio è descritto in una scheda che ne contiene la valutazione in termini di Probabilità di accadimento, Impatto e Maturità del sistema di gestione in essere, nonché le eventuali azioni da porre/poste in essere dall'Azienda al fine di diminuirne la probabilità e/o l'impatto e di migliorare le singole componenti del sistema di gestione. La periodicità delle valutazioni, degli approfondimenti e dei monitoraggi delle azioni di mitigazione, consentirà all'Azienda di monitorare l'evoluzione del posizionamento dei rischi nella *heat map*, ovvero di identificare mutamenti nell'esposizione al rischio percepita e contribuendo alla tempestività delle azioni preventive.

Fattori di rischio del Gruppo SEA

I rischi cui è soggetto il Gruppo SEA sono raggruppabili in quattro macro categorie: rischi di contesto esterno, rischi operativi e di *business*, rischi finanziari, rischi legali e di *compliance*.

Di seguito sono descritti, tra quelli individuati, i rischi che possono comportare effetti particolarmente significativi sulle *performance* del Gruppo SEA. Per alcuni rischi specifici, si rimanda alle sezioni di competenza all'interno del documento.

Rischi di contesto esterno

Il Gruppo SEA svolge la propria attività di gestore aeroportuale in un regime regolamentato, tuttavia i risultati economico finanziari del Gruppo sono ampiamente influenzati dalle dinamiche socio-politiche, macroeconomiche e concorrenziali a livello mondiale.

Evoluzione del traffico aereo

L'andamento del settore aeroportuale è fortemente influenzato dalla crescita del volume complessivo di traffico aereo, a sua volta legato a diversi fattori quali, ad esempio, l'andamento dell'economia. La dinamica del PIL mondiale, europeo e nazionale, le previsioni del prezzo del petrolio, eventuali *shock* derivanti da eventi non prevedibili possono influenzare significativamente il traffico aereo e quindi la redditività del Gruppo.

In tale ambito, di particolare attualità è l'uscita del Regno Unito dall'Europa (*Brexit*) che, se si declinerà nel cosiddetto modello *Hard Brexit*, comporterà una redistribuzione delle rotte tra gli aeroporti del Gruppo che complessivamente potrebbe essere peggiorativa in considerazione della riduzione di domanda di traffico UK e delle limitazioni ai vettori inglesi sulle tratte EU e ai vettori comunitari nella tratta UK-Milano.

Strategie delle compagnie aeree

Come per gli altri operatori aeroportuali, lo sviluppo futuro delle attività dipende in misura significativa dalle scelte strategiche delle compagnie aeree, correlate anche all'evoluzione della situazione economico-finanziaria mondiale. Negli ultimi anni vi è stato anche un significativo mutamento della domanda generato dal rafforzamento della presenza dei vettori *low cost* con conseguente aumento della concorrenza fra gli scali, consentendo lo sviluppo di aeroporti decentrati e di minori dimensioni. 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, la situazione di Alitalia potrebbe comportare una riduzione dei voli sugli scali gestiti da SEA. Ciononostante 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 ridistribuzione del traffico potrà richiedere un certo periodo di tempo, influenzando temporaneamente i risultati suddetti.

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, sull'assegnazione degli *slot*, sul controllo del traffico aereo e sulla determinazione dei corrispettivi relativi ai servizi offerti (diritti aeroportuali, corrispettivi per i controlli di sicurezza, corrispettivi per l'utilizzo dei beni di uso comune e delle infrastrutture centralizzate destinate ai servizi di *handling*). L'eventuale modifica del quadro regolamentare potrebbe incidere sui risultati del Gruppo.

Competizione

Le scelte strategiche di altri operatori, che rappresentano un'alternativa al trasporto aereo, se non coerentemente coordinate in una visione più ampia di connettività, possono rappresentare una minaccia allo sviluppo domestico del traffico sugli scali milanesi.

In particolare, lo sviluppo tecnologico di mezzi di trasporto veloci e alternativi su rotaia, ha permesso di ridurre i tempi di percorrenza da Milano per Roma e Napoli e ha reso più agevole raggiungere anche mete più lontane. L'aumento della frequenza dei treni ad alta velocità lungo queste tratte potrebbe comportare una riduzione del traffico aereo dall'aeroporto di Linate.

Rischi operativi e di business

I fattori di rischio operativi sono strettamente collegati allo svolgimento dell'attività aeroportuale e possono impattare sulle *performance* di breve e lungo termine.

Safety & security

La sicurezza di passeggeri e dipendenti è di primaria importanza per il Gruppo che vi pone grandissima attenzione nelle attività operative e gestionali.

Al fine di monitorare, mitigare e individuare i piani di intervento in caso di emergenze il sistema di *Safety Management System* in essere ha proseguito le proprie attività, consolidando e migliorando ulteriormente i risultati ottenuti negli anni precedenti. Si mantengono inalterati, nella loro consistenza e validità, i principi ispiratori della politica della *Safety* aeroportuale di SEA:

- garantire la rispondenza progettuale, realizzativa e il mantenimento delle infrastrutture di volo, degli impianti e delle attrezzature ai più alti standard di riferimento;
- assicurare la revisione dei processi operativi per conseguire la maggiore conformità possibile ai dettami nazionali e internazionali in tema di *Safety*;
- monitorare il mantenimento degli standard di *Safety* per tutti gli operatori, i soggetti esterni operanti a qualsiasi titolo all'interno del sedime aeroportuale;
- garantire una ricorrente e adeguata formazione del personale, con priorità le risorse operative, ponendo particolare accento sui requisiti e sulle conseguenti azioni per un sempre migliore livello di *Safety*;
- 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*.

A mitigazione degli impatti che tali eventi potrebbero avere qualora si verificassero, il Gruppo SEA si è dotato di adeguate coperture assicurative.

Interruzione attività/servizi

Le attività del Gruppo possono subire un'interruzione a seguito di: scioperi del proprio personale, di quello delle compagnie aeree, del personale addetto ai servizi di controllo del traffico aereo e degli operatori di servizi pubblici di emergenza; non corretta e non puntuale prestazione di servizi da parte di soggetti terzi e avverse condizioni meteorologiche (neve, nebbia, ecc.).

Eventi naturali (es. fulmini) e/o cortocircuiti per sovraccarichi, potrebbero ad esempio causare un *blackout* elettrico con conseguente fermo dei sistemi informativi (spegnimento dei *display*, ritardi partenze).

Le procedure aziendali sono state predisposte al fine di gestire al meglio gli eventi suddetti. Sono inoltre state attivate azioni di trasferimento del rischio laddove possibile, attraverso piani assicurativi.

Risorse umane

Il raggiungimento degli obiettivi del Gruppo dipende dalle risorse interne e dalle relazioni instaurate con i propri dipendenti. Comportamenti non etici o inappropriati dei dipendenti possono avere conseguenze legali e finanziarie sulle attività aziendali. Il corpo procedurale implementato, anche in *compliance* con il modello 231 di cui il Gruppo si è dotato, il Codice Etico ora Codice di Condotta, la formazione e la sensibilizzazione interna relative a tali tematiche, unitamente ai piani di sviluppo dei talenti e alla cooperazione e dialogo continuo con le rappresentanze sindacali favoriscono un contesto aziendale che minimizza i rischi legati alla gestione delle risorse umane.

Affidabilità dei fornitori

Il fallimento o le difficoltà operative di fornitori unici o di difficile sostituzione, potrebbero avere impatto sul Gruppo in termini operativi ed economico-finanziari.

Rischi finanziari

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

Rischi commodity

Il Gruppo SEA è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle *commodity* energetiche trattate, ovvero gas e marginalmente energia elettrica. Tali rischi, comunque contenuti per effetto della forte incidenza dell'autoconsumo da parte del Gruppo della produzione di energia di SEA Energia, dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity* energetiche.

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

Rischi legali e di compliance

Il Gruppo svolge la propria attività in un settore regolamentato a livello nazionale, comunitario e internazionale. La conformità di processi e procedure agli standard nazionali e internazionali consente di ritenere remoto il rischio di *non compliance* alle regole concessorie.

Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizza-

zione di Airport Handling

(a) Procedimento relativo alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012

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.

Come più ampiamente descritto nella Relazione Finanziaria Annuale 2016, SEA, nel contesto di un formale progetto di "esecuzione alternativa" della decisione, impregiudicata ogni riserva e contestazione in merito alla ritenuta illegittimità della decisione, ha posto in essere – nel quadro delle interlocuzioni tra autorità italiane e Commissione Europea - una serie di azioni tra le quali (i) la liquidazione e definitiva uscita dal mercato di SEA Handling, (ii) la costituzione di Airport Handling al fine di continuare a offrire i servizi di assistenza a terra nel contesto in condizioni di piena concorrenza con le altre società di *handling* e in regime di assoluta discontinuità economica con SEA Handling, (iii) l'assegnazione dell'intera partecipazione nel capitale di Airport Handling in un trust denominato "Milan Airport Handling Trust", al fine di escludere qualsiasi forma di controllo di SEA su Airport Handling e continuità tra SEA Handling e la stessa Airport Handling, (iv) cessione del 30% delle azioni di Airport Handling ad un operatore terzo con l'opzione, a determinate condizioni, di poter acquistare un ulteriore 40% delle azioni.

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.

Dopo oltre 4 anni dalla proposizione di tali ricorsi giudiziari contro la decisione della Commissione Europea e conclusa da tempo la fase scritta del procedimento di impugnazione, il Tribunale dell'Unione Europea ha:

- disposto, con il benessere delle parti ricorrenti, la riunione delle cause promosse da SEA Handling (con l'intervento di SEA), Governo Italiano e Comune di Milano;
- comunicato alle ricorrenti la fissazione dell'udienza di discussione del merito per il 14 luglio 2017;
- disposto che la questione, per la sua importanza, fosse devoluta a un collegio in composizione ampliata (5 giudici contro 3 membri).

Tuttavia, conclusasi *medio tempore* la liquidazione di SEA Handling avendo questa ceduto ogni bene resi-

duo e definito ogni posizione attiva e passiva, a seguito dell'approvazione del bilancio finale di liquidazione da parte dell'assemblea dei soci, in data 10 luglio 2017, la società ha fatto istanza per la cancellazione dal Registro delle Imprese.

La liquidazione ed estinzione di SEA Handling, come richiesta anche dalla Commissione Europea nel quadro della procedura di composizione sopra descritta, è elemento necessario affinché, sulla base del diritto comunitario, possa nel caso di specie dirsi validamente definito il procedimento di recupero dei pretesi aiuti ricevuti, anche in assenza di un rimborso integrale dei medesimi. In ragione delle modificate situazioni di fatto e diritto relative a SEA Handling, il Tribunale della Unione Europea, su richiesta della Commissione Europea e della stessa SEA Handling, è quindi adesso chiamato a valutare gli effetti della estinzione di SEA Handling sui vari ricorsi pendenti (che ancorché riuniti mantengono una loro individualità) e se, pur senza alcuna acquiescenza, possa dirsi intervenuta una sostanziale cessazione della materia. A tal proposito si precisa che l'udienza fissata per il 14 luglio 2017 è stata per ora annullata senza fissazione di una nuova udienza, nella prospettiva di una pronuncia del Tribunale che accerti la cessazione della materia del contendere e, quindi, dichiari l'estinzione del giudizio instaurato da SEA Handling.

Alla luce di quanto precede, in coerenza all'impostazione adottata nei precedenti bilanci e relazioni finanziarie infrannuali, si ritiene di non dover effettuare alcun appostamento crediti verso SEA Handling nel bilancio di SEA con riferimento ai doveri di restituzione integrale di SEA Handling a SEA dei presunti aiuti di Stato e/o alla rilevazione dell'intero credito per restituzione dell'aiuto di Stato da parte di SEA.

Invero, a prescindere da ogni valutazione in merito alla debenza o meno delle somme in questione (anche perché l'eventuale definizione dei ricorsi per cessata materia del contendere non entrerebbe nel merito delle censure sollevate dalle parti contro la decisione della Commissione europea), si rileva che la corresponsione dell'avanzo di liquidazione previsto dal piano di riparto approvato, insieme al bilancio finale di liquidazione, dall'assemblea del 10 luglio 2017 è risultata comunque a favore di SEA, socio unico della società in liquidazione.

(b) Procedimento relativo all'avvio della istruttoria della Commissione Europea del 9 luglio 2014

Il 9 luglio 2014 la Commissione Europea ha deciso di avviare – nell'ambito dei poteri ad essa conferiti in materia di aiuti di Stato – una formale istruttoria, onde poter meglio approfondire alcuni aspetti relativi alla relazione

di discontinuità economica tra SEA Handling e Airport Handling e alla possibile sussistenza di (ulteriori) presunti aiuti di Stato nella capitalizzazione, da parte di SEA, della nuova società. Con decisione del 5 luglio 2016, trasmessa a SEA dal Ministero dei Trasporti in data 19 luglio 2016, la Commissione Europea ha concluso il procedimento di indagine avviato in relazione alla costituzione e capitalizzazione della società Airport Handling S.p.A. rilevando: (i) l'assenza di continuità economica tra SEA Handling S.p.A. ed Airport Handling S.p.A., (ii) l'assenza di trasferimento dell'obbligo di restituzione dell'aiuto di Stato incompatibile ad Airport Handling S.p.A. nonché (iii) l'insussistenza di aiuti di Stato nella costituzione e capitalizzazione della suddetta società. *Medio tempore*, si è peraltro perfezionato il processo di dismissione del controllo di Airport Handling da parte di SEA:

- nel dicembre 2014, SEA congiuntamente con il *Trustee* del Milan Airport Handling Trust ha conferito il mandato a un advisor finanziario indipendente al fine di identificare potenziali investitori interessati all'acquisizione di una quota di partecipazione in Airport Handling;
- nel settembre 2015 il *Trustee* ha sottoscritto con dnata, primaria società internazionale del Gruppo Emirates attiva nel settore dell'*handling* aeroportuale, un accordo vincolante per la cessione del 30% delle azioni di Airport Handling, e di analoga percentuale degli SFP detenuti da SEA in Airport Handling, con attribuzione a dnata, al *closing*, della maggioranza dei membri del consiglio di amministrazione e pertanto della *Governance* di Airport Handling;
- l'accordo prevede anche un'opzione a favore di dnata per l'acquisto, al verificarsi di determinate condizioni, di un ulteriore 40% di azioni (*call option*) e di una quota corrispondente di SFP. La positiva decisione della Commissione Europea rispetto all'indagine del luglio 2014 ha reso non più esercitabile da parte di dnata la *put option* prevista in caso di decisione sfavorevole;
- il *closing* dell'operazione è avvenuto il 23 marzo 2016, dopo la decisione dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che non ha ravvisato nell'operazione in esame, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della Legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sul mercato, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza. A seguito di ciò si è provveduto a riclassificare come "corrente" la quota delle altre attività finanziarie in capo a SEA oggetto di prospettata cessione;
- l'investimento di dnata in Airport Handling porta a una valorizzazione della società di 25 milioni di euro,

importo che conferma gli attivi patrimoniali iscritti in Bilancio. La transazione, a fronte della cessione del primo 30%, ha comportato il pagamento di 7,5 milioni di euro da parte di dnata, somma vincolata a garanzia di dnata per un prefissato periodo di tempo, e prevede l'ulteriore pagamento di 10 milioni di euro per l'acquisizione della quota addizionale del 40% (importi da suddividere proporzionalmente tra azioni e SFP rispettivamente detenuti dal Trustee e SEA).

In ragione di quanto precede, con riferimento alle somme trasferite da SEA nel capitale di Airport Handling ed alla sottoscrizione degli Strumenti Finanziari Partecipativi da parte di SEA, si ritiene che le stesse potranno essere recuperate nel contesto della dismissione di Airport Handling ovvero della partecipazione ai risultati futuri della stessa (per l'interessenza residuale) che si ritengono realizzabili.

Rischio connesso alla Procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia SAI S.p.A, 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").

Stato della Procedura

Domande di insinuazione al passivo – disciplina generale

Le domande di insinuazione allo stato passivo ex art. 93 Legge Fallimentare della Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017 dovranno essere presentate da tutti i creditori della Alitalia: lavoratori, fornitori e chiunque vanta un credito nei confronti della Alitalia, maturato antecedentemente alla data del 2 maggio 2017.

Le domande di insinuazione allo stato passivo della Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017 dovranno contenere i requisiti di cui all'art. 93 della Legge Fallimentare e dovranno riguardare tutti i crediti "concorsuali" maturati prima della data del 2 maggio 2017. I creditori muniti di privilegio dovranno indicare nella domanda il tipo di privilegio, la norma di riferimento ed eventuali beni sui quali il privilegio deve essere esercitato. Il riconoscimento del privilegio comporta una preferenza nella percentuale e nell'ordine dei pagamenti dei crediti ammessi allo stato passivo.

In caso di mancata indicazione e riconoscimento del privilegio, il credito viene ammesso al passivo in chirografo, quindi verrà soddisfatto in misura proporzionale al credito ammesso e sulla base dell'attivo residuo.

I crediti maturati successivamente alla data del 2 maggio 2017 saranno pagati in prededuzione dalla Procedura di Amministrazione Straordinaria 2017.

Solo in caso di mancata ammissione del credito o contestazione sulla quantificazione o sul riconoscimento del privilegio da parte della Procedura si dovrà presentare ricorso ex art. 111 bis Legge Fallimentare.

Giudizi in corso

Tutti i giudizi in corso alla data di apertura della Procedura in cui Alitalia sia Parte verranno dichiarati interrotti ai sensi dell'art. 43 della Legge Fallimentare e, pertanto, potranno essere riassunti entro 90 giorni dalla data del 2 maggio 2017.

Contratti in corso

Tutti i contratti ineseguiti o non interamente eseguiti da entrambe le parti al momento dell'apertura della Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017 proseguono, ma i commissari straordinari ("Commissari") possono sciogliersi dai contratti non ritenuti necessari.

Fino a quando la facoltà di scioglimento non è esercitata, il contratto in corso continua ad avere esecuzione. Solo dopo che è stata autorizzata l'esecuzione del programma della Procedura Alitalia, il contraente può intimare per iscritto ai Commissari di far conoscere le proprie determinazioni in merito al contratto nei termini di trenta giorni dalla ricezione dell'intimazione; decorso infruttuosamente il termine, il contratto si intende sciolto.

Nel caso di scioglimento o di subentro dei Commissari nei contratti in corso alla data di apertura della Procedura Alitalia in Amministrazione Straordinaria 2017 (2 maggio 2017), i diritti dell'altro contraente sono regolati dalle disposizioni della sezione IV del capo III del titolo II della Legge Fallimentare.

Il Gruppo SEA vanta crediti sorti antecedentemente alla data del 2 maggio 2017 ("Crediti Progressivi") per 31.413.371,24 euro per l'erogazione di servizi per: *i)* diritti di approdo, partenza, sosta e ricovero aeromobili; *ii)* tasse imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea; *iii)* diritti passeggeri; *iv)* corrispettivi per servizi e controllo di sicurezza; *v)* addizionali e diritti; *vi)* corrispettivi spazi e parcheggi; *vii)* corrispettivi vari.

I diritti aeroportuali pari a 21.836.033,94 euro spettanti a SEA per le prestazioni di servizi svolte nei confronti di Alitalia sono riconducibili alla categoria del credito pri-

vilegiato ai sensi dell'art. 1023, R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e successive modificazioni (Codice della Navigazione) a norma della quale tali diritti aeroportuali beneficiano del privilegio sull'aeromobile. SEA pertanto dovrà quindi predisporre domanda d'insinuazione al passivo, indicando i propri crediti complessivi e specificando i crediti privilegiati (diritti aeroportuali).

Con particolare riferimento ai Crediti Progressi,

- a) in caso di subentro (che deve essere espressamente dichiarato) da parte dei Commissari, la Società, anche sulla base di pareri legali che SEA ha acquisito, ritiene che debbano essere integralmente pagati ai sensi di quanto dispone l'art. 74 della Legge Fallimentare equiparandoli pertanto ai Crediti Correnti;
- b) in caso di mancato subentro da parte dei Commissari seguiranno le regole del concorso, nell'ambito del quale SEA potrà invocare il riconoscimento del privilegio mobiliare speciale di cui all'art. 1023 Cod. Nav. con riferimento ai crediti privilegiati.

Si precisa inoltre che i crediti sorti successivamente alla data del 2 maggio 2017 e fino al 30 giugno 2017 sono stati ad oggi interamente liquidati, fatto salvo l'importo di 513.362 euro, in relazione al quale è in corso di svolgimento una analisi tra le parti e l'importo di 1.804.346 euro per addizionali non pagate. Nel mese di luglio 2017, Alitalia ha comunicato all'Associazione Italiana Gestore Aeroporti il piano di pagamenti a favore dei gestori aeroportuali siti sul territorio italiano. Nell'ambito di tale accordo, Alitalia ha concordato il pagamento delle competenze aeroportuali, *handling* e altri servizi per il periodo compreso tra il 1° giugno 2017 e il 15 settembre 2017.

In merito alla valutazione dei crediti è, tuttavia, da considerare che – allo stato – non si registrano inadempimenti o mancati pagamenti da parte di Alitalia in relazione ai Crediti Correnti, che risultano prededucibili e assistiti da privilegio, e, alla luce del comportamento complessivo e delle dichiarazioni svolte dai Commissari, non sussistono elementi che possano fare ritenere che gli stessi non dichiareranno, una volta approvato il programma dei Commissari, di subentrare nei contratti in corso con SEA, decisione dalla quale dipende il trattamento dei Crediti Progressi, una consistente parte dei quali – si ricorda – è assistita da privilegio speciale.

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 dichia-

rato da parte dei Commissari il subentro nei contratti in corso con SEA con conseguente equiparazione dei Crediti Progressi 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.

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN ESSERE AL 30 GIUGNO 2017

Aggiornamento sul contenzioso per presunto abuso nella procedura di acquisizione di ATA

L'AGCM in data 20 dicembre 2013 ha avviato il Procedimento a seguito della denuncia di Cedicor Sociedad Anonima ("CEDICOR"), contestando a SEA di aver abusato della propria posizione dominante in violazione dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea ("TFUE") nell'ambito della procedura di gara indetta per la dismissione di ATA Ali Trasporti Aerei SpA (oggi SEA Prime SpA).

In data 2 aprile 2015, chiudendo il Procedimento, AGCM ha confermato l'accusa mossa a SEA, irrogandole una sanzione pecuniaria dell'importo pari 3.365.000 euro. Pur procedendo al pagamento della sanzione, avverso il Provvedimento SEA ha depositato il ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale ("TAR"). Nel suddetto ricorso si impugnano la legittimità e il merito del Provvedimento.

Con sentenza n. 1188 del 23 gennaio 2017, il Tar Lazio ha accolto parzialmente il ricorso di SEA, annullando il Provvedimento nella parte che irroga la sanzione e demandando all'Autorità di procedere alla rideterminazione della stessa sulla base dei nuovi parametri indicati dal giudice amministrativo. Con provvedimento del 27 aprile 2017, l'Autorità ha rideterminato la sanzione, fissando il nuovo importo globale della stessa in 936.320 euro.

SEA, che in data 8 Luglio 2015, in pendenza del procedimento dinanzi al Tar Lazio, ha effettuato il pagamento integrale della sanzione, oltre a 2.535,27 euro per interessi di mora ha, quindi, chiesto all'Autorità, in data 9 Maggio 2017, la restituzione di quanto indebitamente versato pari a 2.428.680 euro, oltre al rimborso della porzione di interessi che – essendo stati calcolati su di una base capitale rideterminata dal Tar Lazio – risultano oggi essere stati comunque versati in eccesso. SEA ha altresì chiesto la corresponsione degli interessi legali, maturati sull'importo versato.

In data 30 maggio 2017, l'Autorità ha dato conferma dell'avvenuta rideterminazione della sanzione in 936.320 euro e dell'avvenuta comunicazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze, del nulla osta alla restituzione della somma complessiva di 2.430.343 euro (di cui 2.428.680 euro a titolo di sanzione e 1.663 euro a titolo di interessi di mora). Si è ora in attesa dell'effettivo incasso.

Contenzioso avviato da ATA Handling

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

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

Coerentemente con l'impostazione adottata nelle precedenti chiusure in merito alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012, anche per il contenzioso avviato da ATA Handling, derivando direttamente dalla decisione sopra citata e facendo a questa esplicito riferimento, non viene effettuato nessun appostamento di fondi per rischi e oneri nel bilancio di SEA.

Contenzioso avviato da Emilio Nosedà dinanzi al Tribunale di Buenos Aires

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

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

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

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

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

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

Contenzioso avviato da SEA verso Agenzia delle Dogane - Sentenza 3553/2015 emessa dal Tribunale di Milano

La Sentenza della Corte d'Appello di Milano, pubblicata in settembre 2015, è relativa al contenzioso in essere con Agenzia delle Dogane per il mancato pagamento degli importi per l'utilizzo degli spazi messi a disposizione da SEA. Questa decisione conferma le motivazioni

della Sentenza di 1° grado, in cui l'Agenzia delle Dogane era stata condannata a riconoscere a SEA l'importo di 5.591 migliaia di euro. L'Agenzia delle Dogane a dicembre 2016 ha impugnato dinanzi alla Suprema Corte di Cassazione la predetta sentenza, contestando la spettanza di quanto stabilito dal giudice di appello. Non essendosi conclusi tutti i gradi di giudizio, nessun provento è stato iscritto nella presente relazione.

Contenziosi civili SEA/ENAV

1. 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 si è in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.
2. È 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, è prevista il 5 dicembre 2017.

Provvedimenti in materia di Canoni Vigili del fuoco

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

SEA ha formulato eccezioni d'illegittimità e ha impugnato la norma sia davanti al TAR sia davanti al Tribuna-

le civili di Roma.

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

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

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

L'articolato riqualifica il contributo da versare al Fondo, come corrispettivo per il servizio reso dai Vigili del Fuoco, al fine di superare le obiezioni sulla natura di tributo imposto sollevate dai Gestori aeroportuali e ricondurre il rapporto nell'ambito della giurisdizione del giudice ordinario, in contrasto con le sentenze precedentemente emesse sul punto. Non si segnalano aggiornamenti alla data di presentazione della presente Relazione sulla gestione.

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

Agenzia delle Entrate – avvisi di accertamento in materia di IVA ed IRES periodo d'imposta 2011

Nel mese di dicembre 2016 SEA ha ricevuto la notifica di due Avvisi di accertamento in materia rispettivamente di IVA ed IRES entrambi relativi al periodo d'imposta 2011. Avverso l'Avviso di accertamento ai fini IVA, legato alla chiusura e definizione delle note verifiche dell'Agenzia delle Dogane in relazione alla contestata attività di cessione di energia elettrica sugli scali di Malpensa e Linate, la Società ha provveduto a presentare ricorso innanzi alle competenti Commissioni Tributarie ritenendo censurabili i rilievi dell'Atto sia in termini di diritto che di fatto. Per quanto riguarda invece l'Avviso di accertamento in materia IRES, conseguente alla

ricezione di un Questionario e vertente sulla presunta non corretta applicazione del regime fiscale PEX con riferimento alla plusvalenza derivante dalla cessione della partecipazione in Aeropuertos Argentina 2000, la Società ha provveduto a presentare apposita Istanza di revisione in Autotutela e, nelle more della definizione della stessa, Istanza di Accertamento con Adesione non ritenendo del tutto fondate le motivazioni addotte in atto da parte dell'Agenzia delle Entrate. A maggio 2017 si è chiuso l'accertamento con adesione e si è provveduto al pagamento dell'importo pari a 75 migliaia di euro all'Agenzia delle Entrate.

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

Nel mese di dicembre 2016, il Gestore dei Servizi Energetici (GSE) ha trasmesso alla controllata SEA Energia un verbale redatto a seguito del sopralluogo (effettuato nel marzo 2016) per la verifica dei dati forniti per la richiesta dei certificati verdi da teleriscaldamento per la centrale di Linate. Il GSE ha chiesto la restituzione di 17.106 certificati verdi per il periodo 2010 – 2014 (di cui 12.435 di competenza della Società e 4.671 di competenza A2A) che ha comportato l'iscrizione di un fondo oneri futuri pari a 1.049 migliaia di euro, in quanto tali certificati sono stati incassati alla data del 31 dicembre 2016. La Società, assistita dai propri legali, ha proposto ricorso entro i termini previsti, provvedendo però alla restituzione dei certificati verdi richiesti dall'autorità a maggio 2017.

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

È attualmente in corso 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; di conseguenza è stato iscritto un fondo oneri futuri pari a 200 mila euro, in quanto tali certificati sono già incassati alla data del 30 giugno 2017.

ALTRE INFORMAZIONI

Customer care

Qualità erogata dei servizi aeroportuali: contesto europeo e posizionamento dei nostri scali

I dati di puntualità 2017 disponibili (ultimo aggiornamento gennaio – maggio 2017), evidenziano una lieve diminuzione della *performance* rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. A livello medio europeo i voli puntuali in arrivo e in partenza sono stati rispettivamente circa l'81% e l'80%, percentuali inferiori di 2 punti rispetto ai dati dell'analogo periodo dello scorso anno. Linate, con circa l'87% di voli partiti puntuali, conferma, insieme all'aeroporto di Napoli, il primato di puntualità ottenuto lo scorso anno, tra gli scali compresi in questa classifica. Malpensa, con circa l'84% dei voli partiti puntuali, è in lieve diminuzione rispetto ai valori dello scorso anno (86% nel 2016), ma mantiene valori di puntualità superiori alla media europea e agli aeroporti di dimensioni analoghe (tra cui Düsseldorf, Manchester e Dublino). Il risultato di Malpensa è di gran lunga migliore dei principali aeroporti *Hub* e di dimensioni comunque superiori, quali Amsterdam, Zurigo, Monaco, Londra Heathrow e Roma Fiumicino.

A Malpensa la puntualità in partenza relativa ai soli voli di linea passeggeri, per il primo semestre, segna un progressivo dell'84,4% (85% nel 2016), con un recupero di puntualità di 3,2 punti. Anche l'analisi per Terminal mostra un andamento analogo: il Terminal 1 chiude il semestre con una puntualità in partenza dell'84,3% (+3,3 punti di recupero) e il Terminal 2 fa segnare un progressivo di 84,6% (+3,0 punti di recupero).

La rilevazione dei dati riferiti al numero dei bagagli disguidati aggiornata a maggio è la seguente:

Malpensa Terminal 1 = 1,99 bagagli disguidati/1.000 passeggeri partiti;

Malpensa Terminal 2 = 0,34 bagagli disguidati/1.000 passeggeri partiti.

La *performance* relativa ai tempi di riconsegna bagagli, da rispettare per il 90% dei casi, si attesta su valori superiori a quanto dichiarato nella carta dei Servizi: al Terminal 1 la riconsegna del primo bagaglio entro gli standard previsti (23 minuti) è stata assicurata per

il 96,2% dei voli, mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 36 minuti è stata rispettata per il 95,1%; al Terminal 2 la riconsegna del primo bagaglio entro gli standard previsti (26 minuti) è stata assicurata per il 97,7% dei voli mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 37 minuti è stata rispettata nel 99,4% dei voli.

I tempi di attesa in coda ai filtri del controllo radiogeno del bagaglio a mano sono ampiamente all'interno dei valori del Contratto di Programma: il tempo ponderato tra T1 e T2 risulta essere 6'56" inferiore al Contratto di Programma 2017 che prevede 7'50".

Per i singoli terminal i valori sono i seguenti:

- Terminal 1: 7'41" vs 7'00";
- Terminal 2: 5'32" vs 8'00".

A Linate i valori di puntualità in partenza relativa ai soli voli di linea passeggeri del primo semestre è pari a 88,2%. La capacità di recupero dei ritardi in arrivo è pari a 0,2 punti.

La riconsegna del primo bagaglio entro gli standard previsti, 17 minuti, è stata assicurata per il 93,9% dei voli, mentre la riconsegna dell'ultimo bagaglio entro 24 minuti è stata rispettata per il 95,9% dei voli.

I dati riferiti al numero dei bagagli disguidati, aggiornati a maggio, sono: 1,4 bagagli disguidati/1.000 passeggeri partiti.

Per quanto riguarda i tempi di attesa in coda ai filtri del controllo radiogeno del bagaglio a mano il dato consuntivo del primo semestre è pari nel 90% dei casi a 7'50" (7'30" è il valore dichiarato nel Contratto di Programma e nella Carta dei Servizi 2017).

La soddisfazione globale del passeggero

La qualità globale percepita dai passeggeri come Customer satisfaction dei servizi resi negli scali gestiti da SEA continua a essere rilevata tramite interviste CAPI (Computer Assisted Personal Interview) da un primario Istituto di Ricerche di Mercato. Dal 2014 SEA utilizza come indice di soddisfazione complessiva il valore CSI² (modello ACSI – American Customer Satisfaction Index), parametro di riferimento a livello di settore industriale e di singola azienda, utilizzato a livello internazionale e che si conferma un ottimo strumento di monitoraggio e valutazione del giudizio del passeggero.

² L'indice è misurato su scala 0-100, dove 75 costituisce la soglia dell'eccellenza e 60 il valore che indica un giudizio sufficiente.

Sono di seguito indicati i valori dell'indice di Customer Satisfaction CSI del primo semestre 2017 rilevati sui diversi Terminal e il confronto di andamento percentuale rispetto al primo semestre 2016:

| CSI | | |
|---------------------|------|---------|
| | 2017 | % 2016 |
| Malpensa Terminal 1 | 75,2 | +0,7 % |
| Malpensa Terminal 2 | 72,6 | + 1,5 % |
| Linate | 66,8 | - 4,5 % |

I risultati negativi, in particolare su Linate, sono da ricondursi ai cantieri che hanno interessato i filtri di sicurezza all'inizio dell'anno, con un ulteriore aggravio dovuto al mutare delle caratteristiche della clientela che si serve dell'aeroporto di Linate, costituita da molti viaggiatori *business* e da *frequent user*, tipicamente più sensibili ai temi di qualità. Il sistema di *instant feedback* introdotto due anni fa, che rileva la soddisfazione del passeggero in modo continuativo attraverso gli *emoticon*, continua a essere utilizzato nei due scali.

Qualità percepita: la soddisfazione espressa dai passeggeri e il posizionamento dei nostri aeroporti nel contesto internazionale

Anche nel primo semestre 2017 SEA ha partecipato al programma di *survey* ACI ASQ (Airport Service Quality), che vede coinvolti circa 300 aeroporti su scala mondiale e oltre 90 nel contesto europeo.

Il programma è basato sui risultati delle interviste effettuate ai passeggeri in partenza dagli aeroporti partecipanti. Il questionario utilizzato è comune in tutti gli aeroporti e questo consente di ottenere un *benchmark* omogeneo della soddisfazione espressa per i servizi ricevuti nei vari scali del mondo e di individuare le eccellenze, le esperienze più significative (*Best Practice*) a cui SEA fa sempre più riferimento per implementare nuovi servizi e migliorare l'esperienza di viaggio del passeggero negli scali di Milano.

Nel corso del 2017 (sulla base dei dati disponibili al 1° trimestre) i passeggeri transitati a Malpensa Terminal 1 hanno confermato quanto espresso negli ultimi due trimestri 2016, valutando positivamente sia i nuovi servizi sia le aree rinnovate del Terminal.

Nel contesto europeo Malpensa Terminal 1 si evidenzia per il gradimento dell'offerta commerciale superiore alla media europea, e dell'ambiente su cui è registrato un apprezzamento più elevato rispetto al *benchmark* di riferimento.

Anche a Linate l'ambiente in cui il passeggero si muove impatta in modo significativo sulla soddisfazione del viaggiatore; le valutazioni si confermano ancora molto inferiori rispetto al *benchmark*. Ci si aspetta che i lavori previsti su Linate a partire dal mese di luglio 2017 influenzino positivamente i giudizi dei passeggeri.

La Qualità dei Servizi Aeroportuali in SEA nella sua dimensione normativa e di gestione certificata

Carta dei Servizi

In coerenza con le nuove indicazioni delle GEN-06 e GEN-02A, è stata elaborata e pubblicata l'edizione 2017 della Carta dei Servizi. In sintesi sono stati predisposti e approvati da ENAC i seguenti documenti:

- Tabella dei 62 indicatori valorizzati con gli obiettivi previsti per il 2016, risultati conseguiti nel 2015 e la proposta per gli obiettivi 2017.
- Carta dei Servizi 2017: il documento è disponibile online sul sito e versione cartacea presso gli info point.

ISO 27001

È stato avviato il processo di certificazione secondo la norma ISO 27001 (sicurezza dei dati di processo) partendo dagli ambiti legati alla recente certificazione aeroportuale, ottenuta secondo i nuovi requisiti europei definiti dal regolamento ECAC 139, ovvero relativa ai dati aeronautici pubblicati dal Gestore. Questa prima fase sarà la base per allargare tale certificazione ad altri ambiti di interesse aziendale in tema di certificazione della gestione dei dati di processo.

Il rapporto con il cliente e lo sviluppo dei servizi B2C

Servizi dedicati: Family Friendly Airport

Prosegue con successo e si consolida l'iniziativa di SEA rivolta alle famiglie in viaggio.

Da quest'anno la *Family Lane* è operativa in tutti e tre i Terminal, compreso Linate. SEA, con l'obiettivo di offrire ai passeggeri in viaggio con bambini e ragazzi fino a 12 anni un aeroporto *Family Friendly*, ha riproposto alcuni servizi, tra cui:

- salta code al passaggio di *security "Family lane"*;
- distribuzione di *brochure* illustrative di procedure e servizi aeroportuali utili;
- aree gioco con video a pavimento interattivi;
- *Pet Therapy*: dopo la sperimentazione positiva nel mese di dicembre 2016, a partire da luglio fino a dicembre saranno programmate giornate in cui verrà offerto questo servizio.

Sistema di telepresenza per servizio informazioni

Nell'ambito del servizio di videopresenza installato a dicembre 2013 attraverso la quale gli operatori di *Customer Care* assistono i passeggeri in aerostazione a Malpensa T1 e T2 e a Linate, si evidenzia un incremento dell'utilizzo del sistema da parte dei passeggeri del 9% nel periodo compreso tra gennaio e giugno 2017 rispetto al primo semestre dell'anno 2016.

La politica di sviluppo sostenibile del Gruppo SEA

Strategia

La strategia del Gruppo SEA in tema di sviluppo sostenibile e di efficace gestione delle relazioni con gli *stakeholder* è centrata su criteri di generazione sostenibile del valore, considerato nella sua multidimensionalità (economica, ambientale, sociale) e in un'ottica di rafforzamento vicendevole delle tre componenti.

Il Gruppo SEA pertanto definisce le proprie strategie in modo che le risorse, le azioni e gli strumenti indirizzati in ambito sociale e ambientale siano caratterizzabili come investimenti che, come tali, risultino funzionali a una corretta gestione del rischio d'impresa e alla crescita del Gruppo. La funzione *Corporate Social Responsibility* è stata istituita con l'obiettivo di introdurre e consolidare una gestione delle relazioni con gli *stakeholder* progressivamente sempre più integrata nelle opzioni di *business*. Condivide stabilmente progetti e iniziative con il *top management* aziendale attraverso la creazione di un *Sustainability Committee*, al quale è affidata la *governance* progettuale e decisionale in materia di sviluppo sostenibile.

La dimensione economica

Nel primo semestre 2017 è stato realizzato, in collaborazione con l'Università di Castellanza, un aggiornamento (riferito al 2016) dell'*economic footprint* generato dall'aeroporto di Malpensa. Lo studio ha evidenziato come le attività economiche censite all'interno del sedime siano passate da 482 nel 2014 a 546 a fine 2016. Inoltre l'occupazione diretta attivata dallo scalo è cresciuta da 16.800 a 18.800 unità, mentre il valore della produzione è salito da 3.173 a 3.660 milioni di euro. È stato inoltre avviato uno studio dedicato alla misu-

razione dell'impatto catalitico dell'aeroporto, che ha l'obiettivo di evidenziare il ruolo svolto da quest'ultimo a beneficio del sistema produttivo lombardo e del Nord Italia per quanto riguarda la capacità di esportazione, l'attrattività degli investimenti produttivi, l'incremento dei flussi turistici e la produttività.

La dimensione sociale

Nel primo trimestre 2017 si è conclusa la seconda edizione del progetto "*The Social Challenge*", finalizzato ad avvicinare i dipendenti SEA all'impegno civico espresso dalle realtà non profit del territorio circostante gli scali di Linate e Malpensa, coinvolgendoli nell'individuazione e nella selezione di progetti sociali elaborati da Organizzazioni non profit operanti nelle province di Milano e Varese, a beneficio dei quali SEA ha reso disponibili 7 contributi da 10 mila euro ciascuno.

Nella seconda edizione sono stati presentati 87 progetti, di cui 75 ammessi alla fase di valutazione. La short list dei 24 progetti finalisti è stata votata, attraverso un referendum realizzato sulla intranet aziendale.

Nel mese di febbraio 2017 SEA ha ottenuto la certificazione *Family Audit*, rilasciato dalla Provincia Autonoma di Trento. *Family Audit* è uno strumento manageriale adottato su base volontaria dalle organizzazioni sul tema del *work-life balance*, con l'obiettivo di introdurre soluzioni organizzative innovative in materia di flessibilità del lavoro, *smart working* e cultura della conciliazione.

La gestione delle relazioni con gli stakeholder

Nel mese di aprile 2017 si è chiusa la fase di *stakeholder engagement* sulle linee guida del Master Plan di Malpensa. Durante l'arco temporale di 18 mesi di realizzazione del processo, sono state attivate da parte di SEA diverse iniziative di informazione, dialogo e confronto. Nello specifico, sono state distribuite 500 copie cartacee del *booklet* sulle linee guida del Master Plan; sono stati realizzati 6 *workshop* di approfondimento dei diversi aspetti del progetto, 5 incontri pubblici promossi da Comuni del CUV e 5 incontri tecnici a porte chiuse; è stata infine attivata una piattaforma on-line, avente la funzione di *repository* della documentazione riguardante *workshop* e incontri e di acquisizione dei commenti degli *stakeholder*.

La dimensione ambientale

Il Gruppo SEA è fortemente impegnato a fornire prodotti e servizi di qualità nel rispetto e nella salvaguardia del patrimonio ambientale che si ispira ai seguenti principi:

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

L’attuazione della politica ambientale ed energetica di Gruppo si basa sull’impegno di una struttura dedicata ad assicurare la massima attenzione ai principali aspetti strategici ed ai risvolti gestionali-operativi, oltre a garantire un coinvolgimento interfunzionale quotidiano di tutte le unità organizzative le cui attività hanno connessioni dirette o indirette con il raggiungimento degli obiettivi ambientali.

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 nel 2009, nel 2012, e nel maggio 2015 è stata rinnovata per il successivo triennio.

Nel luglio 2017 SEA ha superato la verifica di TUV Italia mantenendo, quindi, la certificazione.

Airport Carbon Accreditation e Carbon Neutrality degli aeroporti di Milano

Il Gruppo 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 scopo 2³).

È confermata (rinnovo 2017) la classificazione di SEA nel contesto dell’*Airport Carbon Accreditation* a livello “*Neutrality*”.

L’*Airport Carbon Accreditation* offre quattro livelli di accreditamento:

- *Mapping* - Verifica delle emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scopo1 e scopo2).
- Riduzione - Oltre al requisito di livello 1 (*Mapping*), creazione di un piano progettato per ridurre le emissioni, focalizzato alla razionalizzazione continua dei livelli di emissione (campo di applicazione scopo1 e scopo2).
- Ottimizzazione - Oltre ai requisiti riguardanti i livelli 1 (*Mapping*) e 2 (Riduzione), il calcolo delle emissioni aeroportuali degli *stakeholder* e il loro coinvolgimento per la definizione di un piano d’azione (scopo3).
- Neutralità - Oltre ai livelli 1, 2 e 3, raggiungimento dell’obiettivo “*Carbon Neutrality*” per le emissioni sotto il diretto controllo del gestore aeroportuale (ambito di applicazione scopo1 e scopo2) con l’acquisto di *offset*.

La progettualità europea

È confermata nel corso del primo semestre 2017 la presenza dell’azienda nel contesto internazionale dei progetti di ricerca e innovazione principalmente orientati alle tematiche ambientali e a quelle di *safety/security*. I principali progetti avviati sono:

- Progetto DREAM, focalizzato sulle tematiche energetiche, e finalizzato all’ottimizzazione dei consumi e del coinvolgimento delle differenti sorgenti di erogazione, tra le quali anche SEA Energia, ha coinvolto principalmente Malpensa e si è recentemente concluso.
- Progetto WATERNOMICS, finalizzato all’ottimizzazione del ciclo delle acque nell’aeroporto di Linate, è stato recentemente completato.
- Progetto OCTAVE, avviato nel giugno 2015 è focalizzato sul tema dei processi di *security* legati al riconoscimento biometrico (vocale) in stretta collabo-

³ Scopo1 – 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.

razione con FUB (Roma). Anche nel 2017 le attività procedono come da programma.

Nel corso del primo semestre 2017 sono state avviate le attività per la partecipazione ai seguenti nuovi progetti:

- TRANSFORMING TRANSPORT, progetto che ha avuto nel primo semestre 2017 il *Kick Off Meeting* a Madrid.
- DS-08 *proposal*, relativo alla *cyber security* e alle implicazioni di *safety* e ambiente.
- TALOS, incentrato sui temi *safety/security* del futuro (con Fondazione Politecnico di Milano).
- THESEUS, relativo a un modello innovativo *risked-based* per la minimizzazione della vulnerabilità e per una nuova modalità di gestione dei controlli di *safety/security* (con Fondazione Politecnico di Milano).
- Sono stati attivati gli approfondimenti per la preparazione di nuove proposte riguardanti i temi di coinvolgimento territoriale e la gestione di una impostazione ecosostenibile nei processi di gestione e trasporto di merci.

Gestione delle risorse umane

Organico

Al 30 giugno 2017 il totale delle risorse del Gruppo SEA è di 2.805 unità (HDC), in riduzione di 61 unità rispetto a fine 2016 (-2,1%). Il numero di *Full Time Equivalent* nel semestre in esame è stato pari a 2.758 in riduzione rispetto al primo semestre 2016 di 43 unità.

La presenza femminile nel Gruppo SEA rappresenta il 29% degli *Headcount* al 30 giugno 2017, equamente distribuita nei diversi inquadramenti.

Organizzazione

Nell'ottica di un miglioramento continuo, sono stati attuati interventi di ottimizzazione dello *Steering Process* di Gruppo, al fine di favorire, da parte del *Management*, l'azione di coordinamento dei processi e del relativo monitoraggio.

In coerenza e a supporto degli obiettivi del Piano industriale, SEA ha avviato il progetto di Innovazione dei Processi di *Business*, dando continuità al percorso di eccellenza operativa già intrapreso negli anni precedenti; inoltre è stato avviato il progetto Europrivacy al fine di definire un'efficace e tempestiva azione di adeguamento alle novità previste per il 2018 dal regolamento europeo *Privacy*.

Sviluppo e Formazione

Nei primi mesi del 2017 sono riprese le edizioni del progetto "Il valore della *Security*", rivolto agli Addetti *Security*. L'intervento ha avuto tra gli obiettivi principali quello di migliorare il presidio del ruolo e la relazione con il cliente, nel pieno rispetto della *compliance*. L'iniziativa ha permesso una crescita di consapevolezza del valore della propria professione e una maggiore capacità di fare squadra. Il programma ha interessato circa 500 Addetti per un monte ore superiore a 2.800.

Nell'ambito del progetto SEA *Smart in Everyday Action*, lanciato nel 2016, si è svolto nel primo trimestre dell'anno il percorso di formazione "L'eccellenza nel quotidiano", volto a supportare i responsabili di risorse e di progetto nella gestione quotidiana dell'attività lavorativa attraverso confronto e condivisione, momenti di integrazione e sviluppo di competenze core per migliorare nell'efficacia gestionale. Nel 2017 l'intervento ha visto il coinvolgimento di circa 80 persone per un monte ore superiore a 1.000.

Nel secondo trimestre del 2017 ha preso avvio il percorso "Leadership Efficace ed Inclusiva" che riprende in parte il lavoro avviato sulla *leadership* al femminile, coinvolgendo sia uomini che donne al fine di trovare insieme un nuovo stile manageriale inclusivo.

L'intervento, in questa prima fase rivolto a un gruppo di circa 50 dipendenti, è stato ideato con l'intento di sviluppare e promuovere una cultura di integrazione tra i generi, consentendo di lavorare su nuovi modi per agire sulla *leadership* e rafforzare percorsi di sviluppo, anche grazie ad un contributo di *partner* esterni.

Nel mese di maggio è stato lanciato il percorso formativo "Alzare lo Sguardo", rivolto alla popolazione dei giovani professional di SEA. Il progetto è nato dalla volontà di amplificare il potenziale innovativo dei più giovani per aiutarli ad integrarsi all'interno di un'organizzazione con età media elevata.

SEA ha ritenuto importante creare una *community* di riferimento che si senta riconosciuta e legittimata nella sua azione propositiva e favorire percorsi di crescita interna e di trasversalità, consentendo ai dipendenti di età "under 35" di padroneggiare tutte le competenze di base per una futura evoluzione professionale.

Il percorso, rivolto a circa 40 persone, prevede diversi step, ognuno con una differente finalità:

- *enjoy the stories*, per conoscere realtà lavorative diverse dalla propria
- *build the base*, per acquisire e rafforzare le competenze

- *discover new job*, per conoscere ed esplorare i mestieri SEA
- *innovate the world*, per promuovere il cambiamento
- *experience the world around you*, per sperimentare il processo di creazione e innovazione vivendo una giornata "outdoor"
- *support your vision – coaching*, per lavorare sugli obiettivi personali.

Per quanto riguarda le attività di Formazione Professionale e Addestramento, da gennaio è ripreso l'importante impegno organizzativo e formativo in condivisione e collaborazione con i referenti della funzione *Security* per la ricollocazione di alcune figure professionali SEA attraverso l'attuazione del percorso abilitante alla mansione di Guardia Particolare Giurata. In aggiunta agli *assessment* professionali e alla formazione tecnica teorico-pratica specifica del settore, sono state programmate sessioni formative di *English for Security*, Sicurezza del lavoro, Radioprotezione, *Airside Safety*, Formazione Antincendio, *Dangerous Goods Regulations* e Formazione PRM. I partecipanti sono stati 64.

La formazione Antincendio ha visto in calendario 2 sessioni d'esame, precedute dal percorso teorico-pratico come previsto dalla normativa vigente per un totale di 28 nuovi addetti SEA certificati per le emergenze appartenenti alle aree *Security* e Coordinamento di Scalo. Inoltre è stato programmato un calendario di sessioni di aggiornamento dedicate al personale già certificato come "addetto antincendio". I partecipanti sono stati 111.

In stretta relazione con l'attuazione del regolamento UE n.139/2014, in cui vengono stabiliti i requisiti tecnici e le procedure relative agli obblighi del Gestore, si sono tenuti i corsi *Initial* e *Recurrent* dedicati al personale di Manutenzione Scali di Linate e Malpensa con oggetto la circolare ENAC APT-10A, che tratta dei criteri per la valutazione delle condizioni superficiali di una pista, sia nel caso di verifiche funzionali condotte periodicamente nell'ambito dei piani di manutenzione, che operative nel caso di pavimentazioni bagnate o contaminate. I partecipanti sono stati 65.

Sempre dedicata al personale di Manutenzione, con focus *Airside Safety* sono state programmate numerose sessioni di addestramento pratico sull'utilizzo di sacche Vetter e Goldhofer ARTS per la rimozione di aeromobili incidentati, con la possibilità in via eccezionale di utilizzare un aeromobile MD80 Meridiana messo a disposizione da Volandia. I partecipanti sono stati 69. In ottemperanza a quanto previsto dalla circolare ENAC

GEN 02A, è proseguita la Formazione PRM per personale in contatto con il pubblico viaggiante in modalità *e-learning* dedicata agli addetti Club SEA, *Security* e Informazioni Aeroportuali, per oltre 100 partecipanti. Si conferma l'attenzione costante dei *Training Centres* di Linate e Malpensa nella programmazione dei corsi di formazione per il rilascio della Patente Aeroportuale per la guida di mezzi elettrici e a motore all'interno dell'aeroporto e dei corsi legati al Programma Nazionale di Sicurezza necessari al rilascio del tesserino aeroportuale.

Welfare

L'attività di Welfare è stata dedicata all'inizio del 2017 come di consueto all'analisi e alla consuntivazione delle iniziative attuate nell'anno precedente. I dati del 2016 hanno evidenziato che la percentuale delle persone che hanno beneficiato di almeno uno dei servizi dell'area Welfare è salita a 82,8 %.

Se nel 2016 il focus si è incentrato sul tema dell'*employability* dei figli dei dipendenti, con l'ampliamento e il completamento delle iniziative legate all'istruzione nell'ambito del progetto Future Lab, già i primi mesi del nuovo anno hanno visto lo sviluppo di nuove attività che intendono fornire una risposta ai bisogni reali delle persone e che sono stati individuati sulla base di quanto emerso dall'analisi degli esiti di una *survey* erogata sui servizi Welfare.

Il progetto "Fragilità", a cui sono stati dedicati i primi mesi dell'anno, ha preso avvio nel mese di marzo ed è dedicato alle persone che ogni giorno, oltre al loro lavoro, si prendono cura di familiari disabili, anziani o non autosufficienti.

Il servizio è articolato in 3 iniziative: un servizio telefonico dedicato grazie al quale sarà possibile ricevere, da un operatore specializzato, una prima risposta orientativa sulle problematiche di gestione del familiare non autosufficiente; un portale costituito da una rete di oltre 200 operatori sociali che offrono servizi diversi a sostegno della disabilità e non autosufficienza, e infine una serie di incontri di formazione con specialisti e professionisti. Circa 120 dipendenti hanno partecipato ai primi due incontri.

Incentrato sul tema della corretta alimentazione è la nuova iniziativa "La parola alla Nutrizionista", pubblicata su SEAnet nel mese di aprile. L'iniziativa si colloca nel contesto del progetto di rinnovamento del servizio di Mensa aziendale e della promozione di uno stile alimentare corretto, con l'obiettivo di favorire il benessere della persona.

Nell'ambito delle iniziative delineate nel *Future Lab* è stato portato a termine il progetto di orientamento *Push to Open* edizione 2016, con una giornata conclusiva in cui SEA si è resa disponibile ad accogliere i ragazzi presso lo spazio Linate Center e che ha visto la partecipazione di 40 studenti, figli sia dei dipendenti SEA e sia di altre aziende che hanno aderito al progetto.

Nel corso del mese di maggio si è svolta la premiazione dei ragazzi che sono risultati vincitori delle tre borse di studio Intercultura (una annuale in Europa, una estiva in Cina e una estiva in Irlanda) per vivere e studiare all'estero; si è conclusa inoltre l'iniziativa dedicata agli studenti universitari più meritevoli, che hanno potuto beneficiare di una borsa di studio al merito, con contributo definito in base alla media dei voti ottenuti negli esami o nel diploma di laurea.

Infine, in collaborazione con l'Associazione NoiSea, sono stati organizzati, come di consueto, i Centri Estivi e *Camp* 2017.

Relazioni Industriali

Nel primo semestre del 2017 è proseguito il costante confronto con le Organizzazioni Sindacali sia relativamente a macro processi aziendali sia a specifiche problematiche di reparto.

In particolare il confronto ha portato, in data 3 gennaio 2017, alla sottoscrizione di un accordo ex L. 223/91 per la riduzione di personale da realizzarsi mediante esodi su base volontaria. Tale accordo formalizza la conclusione con esito positivo della procedura di mobilità avviata il 22 novembre 2016 in attuazione della prima parte dell'accordo quadro di progetto del 22 luglio 2016.

In data 6 marzo 2017 è stata raggiunta un'intesa relativa allo sviluppo di polivalenza per il personale del Coordinamento di Scalo di Linate e Malpensa. A fronte delle modifiche dello scenario operativo e tecnologico registrate negli anni, le qualifiche di *Apron Operator*, *Terminal Operator* e Coordinatore Autisti sono state accorpate nella nuova figura polivalente di *Airport Specialist*.

In data 12 giugno 2017, sempre nella logica di recupero di efficienza e di incremento della produttività, SEA e le Organizzazioni Sindacali hanno sottoscritto un accordo volto a ridefinire la qualifica dell'Addetto PRM che, oltre alle mansioni di gestione del passeggero a ridotta mobilità e delle attività legate all'impianto BHS, potrà guidare, a supporto degli Autisti, alcuni mezzi speciali (es. *ambulift*, ambulanze etc.). Nell'ambito di tale accordo è stato inoltre stabilito il riposizionamento dei punti timbratura utilizzati da Autisti e Addetti PRM degli scali

di Linate e Malpensa in prossimità delle postazioni di lavoro nonché la previsione di turni con una frequenza di 15 minuti per massimizzare l'efficacia della prestazione lavorativa. SEA si è impegnata a valutare ed eventualmente riprogettare l'attuale configurazione degli spogliatoi, parcheggi e sale *break*.

Sempre nel primo semestre del 2017 sono stati avviati, previo specifici accordi con le Organizzazioni Sindacali, diversi progetti di formazione finanziata rivolti a circa 400 persone con l'obiettivo di sviluppare una cultura di integrazione tra generi ("L'altra faccia della medaglia"); di migliorare il presidio del ruolo e la relazione con il cliente ("Il valore della *Security*" e "La cura delle persone che curano"); di creare una *community* di riferimento che possa restituire un valore professionale in termini di innovazione continua ("Alzare lo sguardo" e "*Innovate the world*").

Salute e sicurezza sul luogo di lavoro

Nel corso del primo semestre 2017 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.

Sono proseguite le attività interne inerenti il mantenimento del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGS&SL), certificato secondo la norma OHSAS 18001:2007. Tale sistema è stato regolarmente monitorato mediante l'effettuazione di audit interni e di attività di *follow-up*. Le criticità rilevate sono state analizzate e risolte attraverso l'adozione di adeguate misure correttive ai fini della riduzione e del controllo dei rischi in ambito di SSL.

È proseguita l'attività di sensibilizzazione in riferimento alla segnalazione degli eventi definiti "*near miss*" (incidenti/mancati incidenti); a tal proposito si è provveduto a rendere disponibili gli strumenti per la segnalazione e successiva investigazione dei predetti eventi ed è stata introdotta in tutti i corsi di formazione riguardanti la Salute e Sicurezza nei luoghi di Lavoro, una sezione dedicata ai "*near miss*".

È stato rispettato il programma di attività formative e di addestramento degli addetti alla gestione delle emergenze, presso il campo antincendio di Malpensa, e il piano di esercitazioni di emergenza ed evacuazione previste per tutti gli edifici. È stato, inoltre, esteso an-

che al Terminal di Linate il sistema di audit interni per la verifica della corretta conduzione e del rispetto delle norme di prevenzione incendi negli spazi affidati agli operatori commerciali.

Il Servizio di Prevenzione e Protezione ha inoltre:

- aggiornato la Valutazione del Rischio da stress - lavoro correlato, per il personale di SEA, attraverso l'analisi dei dati a consuntivo del 2016, in accordo alle linee guida INAIL;
- ultimato le rilevazioni strumentali finalizzate all'aggiornamento della mappatura dei campi elettromagnetici per lo scalo di Linate;
- effettuato l'aggiornamento delle valutazioni del rischio chimico a seguito dell'introduzione in azienda di nuovi prodotti in uso presso le unità manutentive;
- supportato tecnicamente le varie funzioni aziendali che gestiscono attività oggetto di appalto nella predisposizione dei DUVRI ai sensi dell'art. 26 D. Lgs. 81/08;
- supportato, per gli aspetti tecnici, la Direzione Risorse Umane e Organizzazione nella predisposizione della documentazione richiesta dagli enti di controllo relativa ad indagini su specifici casi di malattie professionali;
- effettuato i sopralluoghi presso gli ambienti di lavoro in collaborazione con i medici competenti aziendali, sia per lo scalo di Malpensa che di Linate;
- pubblicato sulla intranet aziendale della documentazione di *safety* predisposta a tutela della salute e sicurezza di tutti i dipendenti;
- installato i poster di emergenza ed evacuazione presso le aerostazioni e i fabbricati dei due scali, a seguito di *restyling* o modifiche strutturali.

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 delle radiazioni ionizzanti correlate al transito di colli radioattivi sugli scali e all'utilizzo delle apparecchiature radiogene detenute e utilizzate dal personale dipendente.

Con l'intento di anticipare la gestione dei rischi correlati all'utilizzo delle attrezzature e delle macchine introdotte a supporto delle attività lavorative, è proseguita l'opera di valutazione ed analisi preventiva in occasione del loro acquisto, svolta nell'ambito della commissione di collaudo interna alla quale partecipa anche il Servizio di Prevenzione e Protezione.

Sono state effettuate, nel mese di giugno 2017, le riunioni periodiche ai sensi dell'art. 35 del D. Lgs. 81/08 per gli scali societari con i Rappresentanti dei Lavoratori

per la Sicurezza di SEA, alla presenza del Datore di Lavoro, del Medico competente, del Responsabile e degli Addetti del Servizio di Prevenzione e Protezione.

Con riferimento a SEA Prime, nell'ambito delle attività finalizzate al rispetto normativo degli adempimenti previsti dal D. Lgs. 81/08 e più in generale alla tutela della sicurezza e salute sui luoghi di lavoro, si è provveduto a:

- rivedere ed aggiornare i Piani di Emergenza ed Evacuazione dell'aerostazione, della palazzina uffici e degli hangar negli orari non presidiati. Inoltre è stato realizzato e condiviso con il cliente il P.E.E. del nuovo hangar n. 9;
- aggiornare la Valutazione del Rischio da stress - lavoro correlato, attraverso l'analisi dei dati a consuntivo del 2016, in accordo alle linee guida INAIL;
- rivedere ed aggiornare gli elenchi dei Dispositivi di Protezione Individuale da fornire ai lavoratori;
- ridistribuire a tutto il personale la documentazione predisposta per ciascuna figura professionale relativamente alla salute e alla sicurezza sul lavoro.

SISTEMA DI CORPORATE GOVERNANCE

Il presente capitolo contiene 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. ("SEA" o la "Società") 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 Co-

mitati sono composti da Consiglieri di Amministrazione non esecutivi. 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 in carica alla data della presente Relazione è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti in data 4 maggio 2016 in conformità a quanto previsto dallo Statuto e rimarrà in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2018. 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.

Il sistema di controllo interno e gestione dei rischi è informato alle raccomandazioni del Codice di Autodisciplina e alle *best practice* in materia; a tal fine, uno degli strumenti adottati dalla Società è il Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/01. A tale proposito, SEA e le sue società controllate hanno delineato ciascuna una propria "Mappatura dei rischi" con la finalità di adottare propri modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001 (singolarmente, il "Modello" e, collettivamente, i "Modelli"), efficaci e adeguati alle specifiche realtà aziendali e alle peculiarità del *business* di ciascuna, il cui scopo principale è la prevenzione dei reati previsti dalla normativa di riferimento. Il Modello viene costantemente aggiornato alle modifiche legislative con l'introduzione delle nuove fattispecie di reato di volta in volta previste.

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.

Il capitale sociale è pari a euro 27.500.000,00 interamente versato – suddiviso in n. 250.000.000 azioni – del valore nominale di euro 0,11 ciascuna. Le azioni sono nominative e indivisibili. Le azioni non sono negoziate su mercati regolamentati. Al 30 giugno 2017 la Società non detiene azioni proprie e il capitale sociale risulta suddiviso come riportato al paragrafo "Struttura del capitale sociale".

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 e Rischi, 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.

Uno degli strumenti implementati al fine di raggiungere gli obiettivi del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi è il Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/01.

Principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione al processo di informativa

finanziaria contenuta nel bilancio e nella relazione semestrale

Il Sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria di SEA assicura lo scambio di dati e informazioni con le proprie società controllate, attuandone il coordinamento. In particolare, tale attività si esplica attraverso la diffusione, a cura della capogruppo SEA, della normativa sull'applicazione dei principi contabili di riferimento ai fini della predisposizione del bilancio consolidato di Gruppo SEA e le procedure che regolano la predisposizione del bilancio d'esercizio 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.
- 4) Il Gruppo SEA ha avviato nel 2016 un progetto di *Enterprise Risk Management* (ERM) finalizzato alla costruzione di un modello per l'identificazione, la classi-

ficazione, 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. È stato quindi definito il *risk model* di SEA e si è svolto un primo *risk assessment* che ha coinvolto il *management* e che si è concluso con l'identificazione e la valutazione dei principali rischi aziendali e dei sistemi di *risk management* in essere.

Nelle successive fasi di cui si compone il progetto, verrà definito il *Framework* ERM attraverso l'esplicitazione del *Risk Appetite* aziendale rispetto ai rischi identificati, la definizione delle regole, degli strumenti e delle procedure per la misurazione, il controllo, il monitoraggio e il *reporting* degli stessi.

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.

Funzioni del Comitato Controllo e Rischi

Il Comitato svolge funzione consultiva e propositiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione in materia di controllo interno e gestione dei rischi.

Il CCR identifica i rischi aziendali e li sottopone all'esame del Consiglio di Amministrazione, attua infine gli indirizzi del Consiglio attraverso la definizione, la gestione e il monitoraggio del sistema di controllo interno. Il Comitato Controllo e Rischi 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).

Responsabile della funzione di Internal Audit

La verifica sull'adeguatezza e funzionalità del Sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è affidata alla Direzione Auditing di Gruppo. Il Responsabile della funzione *Auditing* riferisce al Presidente e al Comitato

Controllo e Rischi; 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. La Direzione Auditing SEA, analogamente, dipende gerarchicamente dal Presidente e funzionalmente dal Consiglio di Amministrazione e dal Comitato Controllo e Rischi. Alla Direzione Auditing è affidata la verifica sull'effettività, adeguatezza e mantenimento del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. n. 231/2001 per conto degli Organismi di Vigilanza di SEA e delle sue controllate.

In conformità ai requisiti degli "Standard per la Pratica Professionale dell'*Internal Auditing*" definiti dall'"*Institute of Internal Auditors*", la Direzione Auditing ha completato il processo di "Quality Assurance Review" delle proprie attività (a rinnovo della "Validazione Esterna Indipendente" ottenuta nel 2011) per lo sviluppo e implementazione di un programma di "Quality Assurance e Improvement Program".

Il processo si è concluso con il rilascio, a febbraio 2017, della convalida esterna indipendente – da parte di Società qualificata – dell'autovalutazione interna svolta dalla Direzione *Auditing*, con la valutazione di generale conformità agli Standard ed al Codice Etico emessi dall'"*Institute of Internal Auditors*".

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 in carica alla data della presente Relazione è composto da quattro membri, tre dei quali nominati dal Consiglio di Amministrazione del 4 maggio 2016 (due membri indipendenti esterni, Luigi

Ferrara – Presidente – e Alberto Mattioli e il Direttore della funzione Auditing, Ahmed Laroussi) e da un membro non esecutivo del Consiglio di Amministrazione, Michaela Castelli, nominato dal Consiglio di Amministrazione del 25 maggio 2017.

L'Organismo di Vigilanza riferisce periodicamente al Consiglio di Amministrazione sull'effettività, adeguatezza e mantenimento del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. n. 231/2001 (il "Modello") e trasmette semestralmente ed annualmente allo stesso una relazione scritta sullo stato di attuazione del Modello 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 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 Decreto, tenendo conto altresì delle "Linee guida per la costruzione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D. Lgs. n. 231/2001" pubblicate da Confindustria. 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 29 ottobre 2015. Il Modello è in fase di aggiornamento ai reati introdotti nel Decreto da novembre 2016 a giugno 2017. Il Modello si compone di una "Parte Generale", di una "Parte Speciale" e dei singoli componenti. Gli organi amministrativi delle 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

Il Consiglio di Amministrazione, nelle sedute del 18 dicembre 2014 e 29 gennaio 2015, ha approvato la "Procedura per le Operazioni con Parti Correlate" (la "Procedura OPC") in vigore dal 2 febbraio 2015.

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 e Rischi o nel Comitato Remunerazione e Nomine.

Codice di Condotta

Il Codice di Condotta in vigore è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione del 17 dicembre 2015 ed è un 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, composto da un consigliere di amministrazione di SEA e dai responsabili delle direzioni aziendali "Risorse Umane e Organizzazione", "Legal and Corporate Affairs" e "Auditing" 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, con decorrenza dal 31 gennaio 2014, un referente per l'anticorruzione, nella persona del Direttore Legal & Corporate Affairs, anche membro del Comitato Etico.

Al referente per l'anticorruzione è affidato esclusivamente il compito di curare le comunicazioni in materia di anticorruzione, come definita ex L. 190/2012, 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 l'Anticorruzione (ovvero, il responsabile ex L. 190/2012).



SEA

**GRUPPO SEA
BILANCIO CONSOLIDATO**

PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata

| | Note | Al 30 giugno 2017 | | Al 31 dicembre 2016 | |
|--|------|-------------------|------------------------|---------------------|------------------------|
| | | Totale | di cui Parti Correlate | Totale | di cui Parti Correlate |
| (Importi in migliaia di Euro) | | | | | |
| Immobilizzazioni immateriali | 9.1 | 1.003.507 | | 1.011.111 | |
| Immobilizzazioni materiali | 9.2 | 184.906 | | 190.276 | |
| Investimenti immobiliari | 9.3 | 3.395 | | 3.398 | |
| Partecipazioni in società collegate | 9.4 | 51.637 | | 51.597 | |
| Partecipazioni disponibili per la vendita | 9.5 | 26 | | 26 | |
| Imposte differite attive | 9.6 | 44.367 | | 43.665 | |
| Altre attività finanziarie non correnti | 9.7 | 16.776 | | 16.776 | |
| Altri crediti non correnti | 9.8 | 290 | | 308 | |
| Totale Attività non correnti | | 1.304.904 | 0 | 1.317.157 | 0 |
| Rimanenze | 9.9 | 4.058 | | 4.141 | |
| Crediti commerciali | 9.10 | 134.393 | 9.868 | 86.968 | 7.522 |
| Crediti per imposte | 9.11 | 11.360 | | 14.800 | |
| Altri crediti correnti | 9.11 | 21.095 | 1.772 | 18.563 | |
| Altre attività finanziarie correnti | 9.7 | 7.190 | | 7.190 | |
| Cassa e disponibilità liquide | 9.12 | 37.265 | | 47.236 | |
| Totale Attivo corrente | | 215.361 | 11.640 | 178.898 | 7.522 |
| Attività cessate | 7 | 10.051 | | 10.732 | |
| Elisione crediti e debiti vs attività cessate | | (1.100) | | (1.091) | |
| TOTALE ATTIVO | | 1.529.216 | 11.640 | 1.505.696 | 7.522 |
| Capitale sociale | 9.13 | 27.500 | | 27.500 | |
| Altre riserve | 9.13 | 279.683 | | 254.145 | |
| Utile dell'esercizio | 9.13 | 52.638 | | 93.619 | |
| Patrimonio netto di Gruppo | | 359.821 | | 375.264 | |
| Patrimonio netto di terzi | 9.13 | 584 | | 566 | |
| PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO DI GRUPPO E DI TERZI | | 360.405 | | 375.830 | |
| Fondo rischi e oneri | 9.14 | 172.098 | | 174.061 | |
| Fondi relativi al personale | 9.15 | 46.606 | | 49.220 | |
| Passività finanziarie non correnti | 9.16 | 556.671 | | 549.069 | |
| Totale Passività non correnti | | 775.375 | 0 | 772.350 | 0 |
| Debiti commerciali | 9.17 | 125.122 | 5.429 | 161.530 | 3.465 |
| Debiti per imposte dell'esercizio | 9.18 | 12.639 | | 6.841 | |
| Altri debiti | 9.19 | 173.542 | | 160.327 | |
| Passività finanziarie correnti | 9.16 | 83.091 | | 27.530 | |
| Totale Passivo corrente | | 394.394 | 5.429 | 356.228 | 3.465 |
| Passività connesse alle attività cessate | 7 | 142 | | 2.379 | |
| Elisione crediti e debiti vs attività cessate | | (1.100) | | (1.091) | |
| TOTALE PASSIVO | | 1.168.811 | 5.429 | 1.129.866 | 3.465 |
| TOTALE PASSIVO E PATRIMONIO NETTO | | 1.529.216 | 5.429 | 1.505.696 | 3.465 |

Conto Economico Consolidato

| (Importi in migliaia di Euro) | | | | | |
|--|-------|------------------|------------------------|------------------|------------------------|
| | Note | 1° semestre 2017 | | 1° semestre 2016 | |
| | | Totale | di cui Parti Correlate | Totale | di cui Parti Correlate |
| Ricavi di gestione | 10.1 | 334.248 | 19.544 | 310.557 | 20.399 |
| Ricavi per lavori su beni in concessione | 10.2 | 9.286 | | 23.180 | |
| Totale ricavi | | 343.534 | 19.544 | 333.737 | 20.399 |
| Costi operativi | | | | | |
| Costi del lavoro | 10.3 | (98.919) | | (89.679) | |
| Materiali di consumo | 10.4 | (16.442) | | (19.133) | |
| Altri costi operativi | 10.5 | (100.824) | | (98.412) | |
| Costi per lavori su beni in concessione | 10.7 | (8.597) | | (21.641) | |
| Totale costi operativi | | (224.782) | (6.502) | (228.865) | (6.385) |
| Margine Operativo lordo / EBITDA (*) | | 118.752 | 13.042 | 104.872 | 14.014 |
| Accantonamenti e svalutazioni | 10.6 | (2.488) | | 1.546 | |
| Accantonamento fondo ripristino e sostituzione | 10.8 | (6.055) | | (7.048) | |
| Ammortamenti | 10.9 | (34.134) | | (30.112) | |
| Risultato operativo | | 76.075 | 13.042 | 69.258 | 14.014 |
| Proventi (oneri) da partecipazioni | 10.10 | 4.080 | 4.080 | 5.512 | 3.611 |
| Oneri finanziari | 10.11 | (9.036) | | (9.627) | |
| Proventi finanziari | 10.11 | 251 | | 199 | |
| Risultato prima delle imposte | | 71.370 | 17.122 | 65.342 | 17.625 |
| Imposte | 10.12 | (20.270) | | (21.139) | |
| Risultato netto da attività in funzionamento | | 51.100 | 17.122 | 44.203 | 17.625 |
| Risultato netto da attività cessate | 11 | 1.556 | 0 | (8) | 0 |
| Risultato netto | | 52.656 | | 44.195 | |
| Risultato di pertinenza dei terzi | | 18 | | 22 | |
| Risultato del Gruppo | | 52.638 | 17.122 | 44.173 | 17.625 |
| Risultato netto base per azione (espresso in unità di Euro) | 12 | 0,21 | | 0,18 | |
| Risultato netto diluito per azione (espresso in unità di Euro) | 12 | 0,21 | | 0,18 | |

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

Conto Economico Consolidato Complessivo

| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | | 1° semestre 2016 | |
|---|------------------|------------------------|------------------|------------------------|
| | Totale | di cui Parti Correlate | Totale | di cui Parti Correlate |
| Risultato del Gruppo | 52.638 | 17.122 | 44.173 | 17.625 |
| <i>- Componenti riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i> | | | | |
| Valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati | 1.435 | | (124) | |
| Effetto fiscale relativo alla valutazione a fair value di strumenti finanziari derivati | (344) | | 30 | |
| Totale componenti riclassificabili al netto dell'effetto fiscale | 1.091 | | (94) | |
| <i>- Componenti non riclassificabili in periodi successivi nel risultato d'esercizio:</i> | | | | |
| Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto | 1.484 | | (4.633) | |
| Effetto fiscale su Utile / (Perdita) attuariale su Trattamento di fine rapporto | (356) | | 879 | |
| Totale componenti non riclassificabili al netto dell'effetto fiscale | 1.128 | | (3.754) | |
| Totale altre componenti dell'utile complessivo | 2.219 | | (3.848) | |
| Totale utile complessivo dell'esercizio | 54.875 | | 40.347 | |
| Attribuibile a: | | | | |
| - Azionisti della Capogruppo | 54.857 | | 40.325 | |
| - Interessi di minoranza | 18 | | 22 | |

Rendiconto Finanziario Consolidato

(Importi in migliaia di Euro)

| | 1° semestre 2017 | | 1° semestre 2016 | |
|--|------------------|------------------------|------------------|------------------------|
| | Totale | di cui Parti Correlate | Totale | di cui Parti Correlate |
| Cash flow derivante dall'attività operativa | | | | |
| Risultato prima delle imposte | 71.370 | | 65.342 | |
| Rettifiche: | | | | |
| Ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni materiali ed immateriali | 34.134 | | 30.112 | |
| Variatione netta dei fondi (escluso il fondo del personale) | (1.789) | | (2.377) | |
| Variatione dei fondi del personale | (1.450) | | (769) | |
| Variatione netta del fondo svalutazione crediti | 3.327 | | 694 | |
| Oneri finanziari netti | 8.786 | | 9.428 | |
| Proventi da partecipazioni | (4.080) | | (5.511) | |
| Provento per restituzione sentenza AGCM (esclusa quota interessi) | (2.429) | | | |
| Altre variazioni non monetarie | (769) | | (1.350) | |
| Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante delle attività cessate | (217) | | (166) | |
| Cash flow derivante dall'attività operativa prima delle variazioni del capitale circolante | 106.883 | | 95.403 | |
| Variatione rimanenze | 83 | | (311) | |
| Variatione crediti commerciali e altri crediti | (48.520) | (4.119) | (12.425) | 3.567 |
| Variatione altre attività non correnti | 18 | | 21 | |
| Variatione debiti commerciali e altri debiti | (22.741) | 1.964 | (1.641) | (599) |
| Disponibilità generate (assorbite) da variazioni del capitale circolante delle attività cessate | (475) | | 1.859 | |
| Cash flow derivante da variazioni del capitale circolante | (71.635) | (2.155) | (12.497) | 2.968 |
| Imposte sul reddito pagate | (16.324) | | (36.702) | |
| Disponibilità generate (assorbite) dall'attività operativa delle attività cessate | | | 849 | |
| Cash flow derivante dall'attività operativa | 18.924 | (2.155) | 47.053 | 2.968 |
| Investimenti in immobilizzazioni: | | | | |
| -immateriale (*) | (14.136) | | (26.274) | |
| -materiale | (7.510) | | (9.971) | |
| Disinvestimenti in immobilizzazioni: | | | | |
| -materiale | 1.101 | | | |
| -finanziarie | | | 343 | |
| Dividendi incassati | 4.169 | 4.169 | 2.116 | 2.116 |
| Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di investimento delle attività cessate | 32 | | 300 | |
| Cash flow assorbito dall'attività di investimento | (16.344) | 4.169 | (33.486) | 2.116 |
| Variatione indebitamento finanziario lordo: | | | | |
| - incrementi /(decrementi) dell'indebitamento a breve e m/l termine | 71.139 | | 28.373 | |
| Variatione altre attività / passività finanziarie | (899) | | (458) | |
| Dividendi distribuiti | (70.304) | | (62.780) | |
| Interessi e commissioni pagati | (13.153) | | (13.829) | |
| Interessi incassati | 6 | | 26 | |
| Disponibilità generate (assorbite) dall'attività di finanziamento delle attività cessate | | | | |
| Cash flow assorbito dall'attività di finanziamento | (13.211) | | (48.668) | |
| Aumento / (diminuzione) delle disponibilità liquide | (10.631) | 2.014 | (35.101) | 5.084 |
| Disponibilità liquide di inizio periodo | 56.414 | | 62.001 | |
| Disponibilità liquide di fine periodo | 45.783 | | 26.900 | |
| -di cui, disponibilità e mezzi equivalenti inclusi tra le attività cessate | 8.518 | | 9.341 | |
| Disponibilità e mezzi equivalenti a fine esercizio riportati in bilancio | 37.265 | | 17.559 | |

* Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali sono al netto dell'utilizzo del fondo di ripristino, che per il primo semestre 2017 è pari a 3.217 migliaia di Euro a fronte di 4.299 migliaia di euro.

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato

| (Importi in migliaia di Euro) | Capitale | Riserva legale | Altre riserve e utili (perdite) portati a nuovo | Riserva (perdite) /utili attuariali | Riserva hedge accounting contratti derivati | Risultato dell'esercizio | Patrimonio Netto Consolidato | Capitale e riserve di terzi | Patrimonio Netto Consolidato di Gruppo e terzi |
|--|---------------|----------------|---|-------------------------------------|---|--------------------------|------------------------------|-----------------------------|--|
| Saldo al 31 dicembre 2015 | 27.500 | 5.500 | 240.654 | (5.045) | (7.791) | 83.850 | 344.668 | 541 | 345.209 |
| Operazioni con gli azionisti | | | | | | | | | |
| Destinazione dell'utile di esercizio 2015 | | | 83.850 | | | (83.850) | | | |
| Dividendi deliberati | | | (62.850) | | | | (62.850) | | (62.850) |
| Altri movimenti | | | | | | | | | |
| Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo | | | | (1.160) | 987 | | (173) | | (173) |
| Riclassificazione riserva da prima conversione agli IFRS | | | (4.947) | 4.947 | | | 0 | | 0 |
| Risultato dell'esercizio | | | | | | 93.619 | 93.619 | 25 | 93.644 |
| Saldo al 31 dicembre 2016 | 27.500 | 5.500 | 256.707 | (1.258) | (6.804) | 93.619 | 375.264 | 566 | 375.830 |
| Operazioni con gli azionisti | | | | | | | | | |
| Destinazione dell'utile di esercizio 2016 | | | 93.619 | | | (93.619) | | | |
| Dividendi deliberati | | | (70.300) | | | | (70.300) | | (70.300) |
| Altri movimenti | | | | | | | | | |
| Risultato delle altre componenti del conto economico complessivo | | | | 1.128 | 1.091 | | 2.219 | | 2.219 |
| Risultato del periodo | | | | | | 52.638 | 52.638 | 18 | 52.656 |
| Saldo al 30 giugno 2017 | 27.500 | 5.500 | 280.026 | (130) | (5.713) | 52.638 | 359.821 | 584 | 360.405 |

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

1. Informazioni generali

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

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

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

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

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

Attraverso la società SEA Handling SpA in liquidazione, controllata da SEA, il Gruppo SEA ha fornito anche i servizi di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri, bagagli, merci e posta (attività di *Handling* di aviazione commerciale) fino al 31 agosto 2014. In particolare, come anticipato nella Relazione sulla gestione nel contesto delle negoziazioni con la Comunità Europea descritte nel paragrafo "Risk Management Framework", SEA ha assunto nel corso dell'esercizio 2014 la decisione di dismettere la linea di *business handling* di aviazione commerciale, procedendo da un lato alla messa in liquidazione di SEA Handling SpA, avvenuta in data 1° luglio 2014 (con esercizio provvisorio durato sino al 31 agosto 2014) e dall'altro assegnando il 27 agosto 2014 la partecipazione in Airport Handling Srl al Milan Airport Handling Trust. Le citate determinazioni hanno implicato quindi l'uscita dall'area di consolidamento di Airport Handling, in quanto l'assegnazione al Trust ha determinato il venir meno del controllo di SEA sulla società

e, ai sensi dell'IFRS 5, l'inclusione del settore *handling* aviazione commerciale nelle *discontinued operation*.

Il 10 luglio 2017 l'assemblea degli azionisti di SEA Handling ha approvato il bilancio finale di liquidazione al 30 giugno 2017 e il relativo piano di riparto.

Alla data di predisposizione del presente documento, la Società detiene una quota di partecipazione, pari al 51% del capitale sociale, del Consorzio Malpensa Construction, che presta servizi di ingegneria e di realizzazione di opere aeroportuali e delle infrastrutture ivi connesse.

Il Consiglio di Amministrazione in data 22 febbraio 2017 ha deliberato di autorizzare lo scioglimento e la messa in liquidazione del Consorzio Malpensa Construction.

Si segnala infine 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, Genova e Verona; (ii) Malpensa Logistica Europa (il cui capitale sociale è detenuto da SEA in misura pari al 25%) che opera nelle attività di logistica integrata; (iii) SEA Services (partecipazione pari al 40% del capitale sociale) che è attiva nel settore della ristorazione presso gli Aeroporti di Milano; (iv) Disma (partecipazione nel capitale sociale di Disma pari al 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 e (v) Signature Flight Support Italy Srl (partecipazione indiretta del 39,34%) impegnata in attività di handling di aviazione generale. La Società, con una partecipazione pari al 30,98% del capitale sociale, è, inoltre, il primo azionista di SACBO, società a cui è affidata la gestione aeroportuale dell'aeroporto di Bergamo, Orio al Serio.

Le attività svolte dal Gruppo SEA, pocanzi brevemente illustrate, sono pertanto strutturate nelle seguenti macro aree, corrispondenti ad altrettanti settori di attività in relazione a ciascuno dei quali il Gruppo percepisce proventi come di seguito indicati:

- Il *business Commercial Aviation* che comprende attività *Aviation* (attività aeroportuali "core" di supporto all'aviazione passeggeri e merci) e attività *Non Aviation* (servizi commerciali offerti a passeggeri e utenti aeroportuali all'interno degli Aeroporti di Milano). I ricavi generati dalle attività

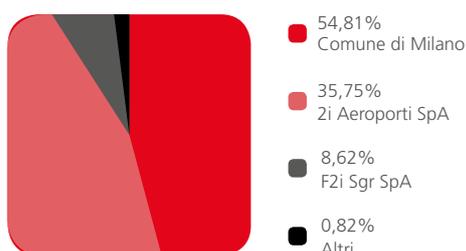
Aviation sono definiti da un sistema di tariffe regolamentate e sono rappresentati dai diritti aeroportuali, dai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate e dai beni di uso comune, nonché dai corrispettivi per la sicurezza e dalle tariffe per l'uso esclusivo di spazi da parte di vettori ed *handler*. A tal riguardo si precisa che i diritti e i corrispettivi per la sicurezza sono stabiliti da decreti ministeriali, mentre i corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate e dei beni di uso comune sono soggetti a vigilanza di ENAC, che ne verifica la congruità. I ricavi delle attività *Non Aviation* sono rappresentati dai corrispettivi di mercato 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.

- Il *business General Aviation* include le attività di Aviazione generale che fornisce l'intera gamma di servizi connessi al traffico passeggeri presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate.
- Le attività del *business Energy* comprendono la generazione e la vendita di energia elettrica e termica, destinata sia alla copertura del fabbisogno degli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, sia alla vendita al mercato esterno.

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

| Azionisti pubblici | | |
|--------------------|--------------------------|--------|
| 9 enti/società | Comune di Milano (*) | 54,81% |
| | Provincia di Varese | 0,64% |
| | Comune di Busto Arsizio | 0,06% |
| | Altri azionisti pubblici | 0,08% |
| Totale | | 55,59% |
| Azionisti privati | | |
| | Zi Aeroporti SpA | 35,75% |
| | F2i Sgr SpA (**) | 8,62% |
| | Altri azionisti privati | 0,04% |
| Totale | | 44,41% |

(*) Titolare di azioni di categoria A
 (***) In nome e per conto di F2i - secondo Fondo italiano per le infrastrutture



2. Conformità ai principi contabili internazionali

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore alla data di approvazione dello stesso, emessi dall'*International Accounting Standards Board* e omologati dall'Unione Europea. Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee* ("IFRIC"), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* ("SIC"). In particolare, il Bilancio Consolidato semestrale abbreviato è stato predisposto in applicazione dello IAS 34 relativo ai bilanci intermedi; ai sensi dei paragrafi 15 e 16 di tale principio, tale Bilancio Consolidato semestrale abbreviato non comprende, pertanto, tutte le informazioni richieste dal bilancio annuale e deve essere letto unitamente al bilancio annuale predisposto per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016, con particolare riferimento all'analisi del contenuto delle voci di bilancio, essendo l'informativa finanziaria della presente Relazione Finanziaria semestrale prevalentemente volta, ai sensi dello IAS 34, alla individuazione delle motivazioni delle variazioni intervenute nelle voci comparative.

Nella redazione del Bilancio semestrale abbreviato al 30 giugno 2017 sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2016, opportunamente aggiornati come di seguito indicato in ipotesi in cui gli stessi fossero di recente emissione.

La redazione del Bilancio Consolidato semestrale abbreviato e delle relative note esplicative in applicazione degli IFRS richiede da parte degli Amministratori l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività della relazione semestrale e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data del 30 giugno 2017. Se nel futuro tali stime e assunzioni, che sono basate sulla miglior valutazione da parte degli Amministratori stessi, dovessero differire dalle circostanze effettive, sarebbero modificate in modo appropriato nel periodo in cui le circostanze stesse variano. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi immediatamente a Conto Economico.

Si segnala, inoltre, che taluni processi valutativi, in particolare quelli più complessi quali la determinazione di eventuali perdite di valore di attività non

correnti, sono generalmente effettuati in modo completo solo in sede di redazione del bilancio annuale, allorquando sono disponibili tutte le informazioni eventualmente necessarie, salvo i casi in cui vi siano indicatori di *impairment* che richiedano un'immediata valutazione di eventuali perdite di valore.

Con riferimento alla presente Relazione Finanziaria semestrale, non sono stati individuati indicatori di *impairment* che determinino la necessità di attivazione del *test* anticipatamente rispetto alla usuale effettuazione a fine anno.

2.1 Principi contabili di recente emissione

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2017

Non essendo prevista l'entrata in vigore a partire dal 1° gennaio 2017 di nuovi principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS, il Gruppo ha redatto la Relazione finanziaria semestrale e il Bilancio Consolidato intermedio utilizzando i medesimi principi contabili adottati per il Bilancio Consolidato chiuso al 31 dicembre 2016.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS e IFRIC omologati dall'Unione Europea, non ancora obbligatoriamente applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo al 30 giugno 2017

- Principio IFRS 15 – *Revenue from Contracts with Customers* (pubblicato in data 28 maggio 2014 e integrato con ulteriori chiarimenti pubblicati in data 12 aprile 2016) è destinato a sostituire i principi IAS 18 – *Revenue* e IAS 11 – *Construction Contracts*, nonché le interpretazioni IFRIC 13 – *Customer Loyalty Programmes*, IFRIC 15 – *Agreements for the Construction of Real Estate*, IFRIC 18 – *Transfers of Assets from Customers* e SIC 31 – *Revenues-Barter Transactions Involving Advertising Services*. Il principio stabilisce un nuovo modello di riconoscimento dei ricavi, che si applicherà a tutti i contratti stipulati con i clienti ad eccezione di quelli che rientrano nell'ambito di applicazione di altri principi IAS/IFRS come i leasing, i contratti d'assicurazione e gli strumenti finanziari. I passaggi fondamentali per la contabilizzazione dei ricavi secondo il nuovo modello sono:
 - l'identificazione del contratto con il cliente;
 - l'identificazione delle *performance obligations* del contratto;
 - la determinazione del prezzo;

- l'allocazione del prezzo alle *performance obligations* del contratto;
- i criteri di iscrizione del ricavo quando l'entità soddisfa ciascuna *performance obligation*.

Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2018 ma è consentita un'applicazione anticipata. Le modifiche all'IFRS 15, *Clarifications to IFRS 15 – Revenue from Contracts with Customers*, pubblicate dallo IASB in data 12 aprile 2016, non sono invece ancora state omologate dall'Unione Europea.

Si ritiene che l'applicazione dell'IFRS 15 possa avere un impatto sugli importi iscritti a titolo di ricavi e sulla relativa informativa riportata nel bilancio consolidato del Gruppo. Tuttavia non è possibile fornire una stima ragionevole degli effetti finché il Gruppo non avrà completato un'analisi dettagliata dei contratti con i clienti.

- Versione finale dell'IFRS 9 – *Financial Instruments* (pubblicato il 24 luglio 2014). Il documento accoglie i risultati del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39:
 - introduce dei nuovi criteri per la classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie;
 - con riferimento al modello di *impairment*, il nuovo principio richiede che la stima delle perdite su crediti venga effettuata sulla base del modello delle *expected losses* (e non sul modello delle *incurred losses* utilizzato dallo IAS 39) utilizzando informazioni supportabili, disponibili senza oneri o sforzi irragionevoli che includano dati storici, attuali e prospettici;
 - introduce un nuovo modello di *hedge accounting* (incremento delle tipologie di transazioni eleggibili per l'*hedge accounting*, cambiamento della modalità di contabilizzazione dei contratti *forward* e delle opzioni quando inclusi in una relazione di *hedge accounting*, modifiche al *test* di efficacia).
Il nuovo principio, che sostituisce le precedenti versioni dell'IFRS 9, deve essere applicato dai bilanci che iniziano il 1° gennaio 2018 o successivamente.

Si ritiene che l'applicazione dell'IFRS 9 possa avere un impatto sugli importi e sulla relativa informativa riportata nel bilancio consolidato del Gruppo. Tuttavia non è possibile fornire una stima ragionevole degli effetti finché il Gruppo non avrà completato un'analisi dettagliata.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS non ancora omologati dall'Unione Europea

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

- Principio IFRS 16 – *Leases* (pubblicato in data 13 gennaio 2016) è destinato a sostituire il principio IAS 17 – *Leases*, nonché le interpretazioni IFRIC 4 *Determining whether an Arrangement contains a Lease*, SIC-15 *Operating Leases—Incentives* e SIC-27 *Evaluating the Substance of Transactions Involving the Legal Form of a Lease*.

Il nuovo principio fornisce una nuova definizione di *lease* e introduce un criterio basato sul controllo (*right of use*) di un bene per distinguere i contratti di *leasing* dai contratti per servizi, individuando quali discriminanti: l'identificazione del bene, il diritto di sostituzione dello stesso, il diritto ad ottenere sostanzialmente tutti i benefici economici rivenienti dall'uso del bene e il diritto di dirigere l'uso del bene sottostante il contratto.

Il principio stabilisce un modello unico di riconoscimento e valutazione dei contratti di *leasing* per il locatario (*lessee*) che prevede l'iscrizione del bene oggetto di *lease* anche operativo nell'attivo con contropartita un debito finanziario, fornendo inoltre la possibilità di non riconoscere come *leasing* i contratti che hanno ad oggetto i "*low-value assets*" e i *leasing* con una durata del contratto pari o inferiore ai 12 mesi. Al contrario, lo Standard non comprende modifiche significative per i locatori.

Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2019 ma è consentita un'applicazione anticipata, solo per le Società che hanno applicato in via anticipata l'IFRS 15 - *Revenue from Contracts with Customers*.

Si ritiene che l'applicazione dell'IFRS 16 possa avere un impatto sulla contabilizzazione dei contratti di *leasing* e sulla relativa informativa riportata nel bilancio consolidato del Gruppo. Tuttavia, non è possibile fornire una stima ragionevole degli effetti finché il Gruppo non avrà completato un'analisi dettagliata dei relativi contratti.

- In data 18 maggio 2017 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 17 – *Insurance Contracts* che è destinato a sostituire il principio IFRS 4 – *Insurance Contracts*.

L'obiettivo del nuovo principio è quello di garantire che un'entità fornisca informazioni pertinenti

che rappresentano fedelmente i diritti e gli obblighi derivanti dai contratti assicurativi emessi. Lo IASB ha sviluppato lo *standard* per eliminare incongruenze e debolezze delle politiche contabili esistenti, fornendo un quadro unico *principle-based* per tenere conto di tutti i tipi di contratti di assicurazione, inclusi i contratti di riassicurazione che un assicuratore detiene.

Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2021 ma è consentita un'applicazione anticipata, solo per le entità che applicano l'IFRS 9 – *Financial Instruments* e l'IFRS 15 – *Revenue from Contracts with Customers*.

Non si attende un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di questo principio.

- Documento "*Applying IFRS 9 Financial Instruments with IFRS 4 Insurance Contracts*" (pubblicato in data 12 settembre 2016). Per le entità il cui *business* è costituito in misura predominante dall'attività di assicurazione, le modifiche hanno l'obiettivo di chiarire le preoccupazioni derivanti dall'applicazione del nuovo principio IFRS 9 (dal 1° gennaio 2018) alle attività finanziarie, prima che avvenga la sostituzione da parte dello IASB dell'attuale principio IFRS 4 con il nuovo principio attualmente in fase di predisposizione, sulla base del quale sono invece valutate le passività finanziarie.
- Emendamento allo IAS 12 "*Recognition of Deferred Tax Assets for Unrealised Losses*" (pubblicato in data 19 gennaio 2016). Il documento ha l'obiettivo di fornire alcuni chiarimenti sull'iscrizione delle imposte differite attive sulle perdite non realizzate al verificarsi di determinate circostanze e sulla stima dei redditi imponibili per gli esercizi futuri. Tali modifiche, pubblicate dallo IASB nel mese di gennaio 2016 e applicabili a partire dal 1° gennaio 2017, non essendo ancora state omologate dall'Unione Europea, non sono state adottate dal Gruppo al 30 giugno 2017.
- Emendamento allo IAS 7 "*Disclosure Initiative*" (pubblicato in data 29 gennaio 2016). Il documento ha l'obiettivo di fornire alcuni chiarimenti per migliorare l'informativa sulle passività finanziarie. In particolare, le modifiche richiedono di fornire un'informativa che permetta agli utilizzatori del bilancio di comprendere le variazioni delle passività derivanti da operazioni di finanziamento. Tali modifiche, pubblicate dallo IASB nel mese di gennaio 2016 e applicabili a partire dal 1° gennaio 2017, non essendo ancora state omologate

dall'Unione Europea, non sono state adottate dal Gruppo al 30 giugno 2017.

- Emendamento all'IFRS 2 "*Classification and measurement of share-based payment transactions*" (pubblicato in data 20 giugno 2016), che contiene alcuni chiarimenti in relazione alla contabilizzazione degli effetti delle *vesting conditions* in presenza di *cash-settled share-based payments*, alla classificazione di *share-based payments* con caratteristiche di *net settlement* e alla contabilizzazione delle modifiche ai termini e condizioni di uno *share-based payment* che ne modificano la classificazione da *cash-settled* a *equity-settled*. Le modifiche si applicano a partire dal 1° gennaio 2018 ma è consentita un'applicazione anticipata.
- Documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2014-2016 Cycle*", pubblicato in data 8 dicembre 2016 (tra cui IFRS 1 *First-Time Adoption of International Financial Reporting Standards - Deletion of short-term exemptions for first-time adopters*, IAS 28 *Investments in Associates and Joint Ventures – Measuring investees at fair value through profit or loss: an investment-by-investment choice or a consistent policy choice*, IFRS 12 *Disclosure of Interests in Other Entities – Clarification of the scope of the Standard*) che integrano parzialmente i principi preesistenti.
- Interpretazione IFRIC 22 "*Foreign Currency Transactions and Advance Consideration*" (pubblicata in data 8 dicembre 2016). L'interpretazione ha l'obiettivo di fornire delle linee guida per transazioni effettuate in valuta estera ove siano rilevati in bilancio degli anticipi o acconti non monetari, prima della rilevazione della relativa attività, costo o ricavo. Tale documento fornisce le indicazioni su come un'entità deve determinare la data di una transazione, e di conseguenza, il tasso di cambio a pronti da utilizzare quando si verificano operazioni in valuta estera nelle quali il pagamento viene effettuato o ricevuto in anticipo. L'IFRIC 22 è applicabile a partire dal 1° gennaio 2018, ma è consentita un'applicazione anticipata.
- Emendamento allo IAS 40 "*Transfers of Investment Property*" (pubblicato in data 8 dicembre 2016). Tali modifiche chiariscono i trasferimenti di un immobile ad, o da, investimento immobiliare. In particolare, un'entità deve riclassificare un immobile tra, o da, gli investimenti immobiliari solamente quando c'è l'evidenza che si sia verificato un cambiamento d'uso dell'immobile. Tale cambiamento deve essere ricondotto ad un evento specifico che è accaduto e non deve dunque limi-

tarsi ad un cambiamento delle intenzioni da parte della Direzione di un'entità. Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2018, ma è consentita un'applicazione anticipata.

- In data 7 giugno 2017 lo IASB ha pubblicato il documento interpretativo IFRIC 23 – *Uncertainty over Income Tax Treatments*. Il documento affronta il tema delle incertezze sul trattamento fiscale da adottare in materia di imposte sul reddito. Il documento prevede che le incertezze nella determinazione delle passività o attività per imposte vengano riflesse in bilancio solamente quando è probabile che l'entità pagherà o recupererà l'importo in questione. Inoltre, il documento non contiene alcun nuovo obbligo d'informativa ma sottolinea che l'entità dovrà stabilire se sarà necessario fornire informazioni sulle considerazioni fatte dal *management* e relative all'incertezza inerente alla contabilizzazione delle imposte, in accordo con quanto prevede lo IAS 1. La nuova interpretazione si applica dal 1° gennaio 2019, ma è consentita un'applicazione anticipata.
- Emendamento all'IFRS 10 e IAS 28 "*Sales or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture*" (pubblicato in data 11 settembre 2014). Il documento è stato pubblicato al fine di risolvere l'attuale conflitto tra lo IAS 28 e l'IFRS 10 relativo alla valutazione dell'utile o della perdita risultante dalla cessione o conferimento di un *non-monetary asset* ad una *joint venture* o collegata in cambio di una quota nel capitale di quest'ultima. Al momento lo IASB ha sospeso l'applicazione di questo emendamento.

2.2 Prospetti contabili

Il presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato, facente parte della Relazione Finanziaria semestrale è comprensivo del prospetto della Situazione Patrimoniale-finanziaria consolidata al 30 giugno 2017 e al 31 dicembre 2016, del Conto Economico Consolidato, del Conto Economico Consolidato complessivo, del Rendiconto Finanziario Consolidato, del Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto Consolidato al 30 giugno 2017 e 31 dicembre 2016 e delle relative Note Esplicative.

Relativamente alle modalità di presentazione degli schemi di bilancio, per la situazione patrimoniale e finanziaria è stato adottato il criterio di distinzione "corrente/non corrente", per il conto economico complessivo lo schema scalare con la classificazione dei costi per natura e per il rendiconto finanziario il metodo di rappresentazione indiretto.

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

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

La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2017 è stata redatta in migliaia di euro così come le tabelle incluse nelle note esplicative. La Relazione Finanziaria semestrale al 30 giugno 2017 è assoggettata a revisione contabile limitata da parte della Società di Revisione, Deloitte & Touche SpA, revisore legale della Società e del Gruppo ed è oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo SEA SpA del 27 luglio 2017.

2.3 Area di consolidamento e sue variazioni

Di seguito sono riportati i dati relativi alla sede legale e al capitale sociale delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2017 con il metodo integrale e con il metodo del patrimonio netto:

| Ragione sociale | Sede Legale | Capitale sociale al 30/06/2017 (Euro) | Capitale sociale al 31/12/2016 (Euro) |
|--|--|---------------------------------------|---------------------------------------|
| SEA Handling SpA (in liquidazione) ⁽¹⁾ | Aeroporto di Malpensa - Terminal 2 - Somma Lombardo (VA) | 10.304.659 | 10.304.659 |
| SEA Energia SpA | Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI) | 5.200.000 | 5.200.000 |
| SEA Prime SpA | Viale dell'Aviazione, 65 - Milano | 2.976.000 | 2.976.000 |
| Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices SpA) ⁽²⁾ | Viale dell'Aviazione, 65 - Milano | 420.000 | 420.000 |
| Consorzio Malpensa Construction | Via del Vecchio Politecnico, 8 - Milano | 51.646 | 51.646 |
| Dufrital SpA | Via Lancetti, 43 - Milano | 466.250 | 466.250 |
| SACBO SpA | Via Orio Al Serio, 49/51 - Grassobbio (BG) | 17.010.000 | 17.010.000 |
| SEA Services Srl | Via Caldera, 21 - Milano | 105.000 | 105.000 |
| Malpensa Logistica Europa SpA | Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI) | 6.000.000 | 6.000.000 |
| Disma SpA | Aeroporto di Milano Linate - Segrate (MI) | 2.600.000 | 2.600.000 |

Si riporta di seguito il dettaglio delle società incluse nell'area di consolidamento al 30 giugno 2017, con indicazione dei rispettivi metodi di consolidamento:

| Ragione sociale | Metodo di Consolidamento al 30/06/2017 | Possesso del Gruppo al 30/06/2017 | Possesso del Gruppo al 31/12/2016 |
|--|--|-----------------------------------|-----------------------------------|
| SEA Handling SpA (in liquidazione) ⁽¹⁾ | (1) | 100% | 100% |
| SEA Energia SpA | Integrale | 100% | 100% |
| SEA Prime SpA | Integrale | 98,34% | 98,34% |
| Consorzio Malpensa Construction (in liquidazione) | Integrale | 51% | 51% |
| Signature Flight Support Italy Srl (già Prime AviationServices SpA) ⁽²⁾ | Patr. Netto | 39,34% | 39,34% |
| Dufrital SpA | Patr. Netto | 40% | 40% |
| SACBO SpA | Patr. Netto | 30,979% | 30,979% |
| SEA Services Srl | Patr. Netto | 40% | 40% |
| Malpensa Logistica Europa SpA | Patr. Netto | 25% | 25% |
| Disma SpA | Patr. Netto | 18,75% | 18,75% |

(1) L'Assemblea Straordinaria dei soci della controllata SEA Handling SpA in liquidazione del 9 giugno 2014 ha deliberato di sciogliere anticipatamente la Società e di porla in liquidazione con decorrenza dal 1° luglio 2014, autorizzando anche l'eventuale esercizio provvisorio dell'impresa in data successiva al primo luglio, per il minimo periodo necessario (l'esercizio provvisorio è stato confermato nell'assemblea di SEA Handling in liquidazione del 30 luglio 2014 per il periodo 1 luglio - 31 agosto 2014). La decisione di dismettere il settore handling aviazione commerciale, non ha determinato l'uscita dall'area di consolidamento del Gruppo ma l'applicazione dell'IFRS 5 alle attività discontinue. Il 10 luglio 2017 l'Assemblea degli azionisti ha approvato il bilancio finale di liquidazione della società al 30 giugno 2017 e il relativo piano di riparto.

(2) Collegata di SEA Prime SpA (il 1° aprile 2016 è stato ceduto il 60% delle azioni).

3. Criteri di valutazione e metodologie di consolidamento

Nella predisposizione della presente Relazione Semestrale abbreviata, sono stati applicati gli stessi criteri di valutazione e le stesse metodologie di consolidamento adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2016.

4. Gestione dei rischi

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

4.1 Rischio credito

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

Tale rischio discende in primis da fattori di natura tipicamente economico-finanziaria, ovvero dalla possi-

bilità che si verifichi una situazione di *default* di una controparte, ma anche da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale. Per il Gruppo SEA l'esposizione al rischio di credito è strettamente connessa 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 il rilascio di garanzie: si tratta tipicamente di garanzie bancarie a prima richiesta emesse da soggetti di primario *standing* creditizio o di 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 de-

terminata analizzando tutti i singoli crediti ed utilizzando tutte le informazioni disponibili sulla situazione del singolo debitore.

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

Crediti commerciali

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 Dicembre 2016 |
|---|-------------------|---------------------|
| Crediti commerciali verso clienti | 208.135 | 159.619 |
| - di cui scaduto | 115.388 | 80.991 |
| Fondo svalutazione crediti commerciali | (83.610) | (80.173) |
| Crediti commerciali verso imprese collegate | 9.900 | 7.612 |
| Fondo svalutazione crediti verso collegate | (32) | (90) |
| Totale crediti commerciali netti | 134.393 | 86.968 |

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

Crediti commerciali

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
|---|-------------------|---------------------|
| da meno di 180 giorni | 40.102 | 6.015 |
| da più di 180 giorni | 75.285 | 74.976 |
| Totale crediti commerciali scaduti | 115.388 | 80.991 |

Per i commenti sull'andamento dei crediti commerciali nel primo semestre 2017 si rimanda alla Relazione sulla gestione.

4.2 Rischi di mercato

I rischi di mercato cui è esposto il Gruppo SEA comprendono tutte le tipologie di rischio direttamente ed indirettamente connesse all'andamento dei prezzi sui mercati di riferimento.

Nel corso del primo semestre 2017 i rischi di mercato cui è stato soggetto il Gruppo SEA sono:

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

a) Rischio tasso di interesse

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

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

Il ricorso al tasso variabile espone il Gruppo SEA a un rischio originato dalla volatilità dei tassi di interesse (rischio di *cash flow*). Relativamente a tale rischio, ai

fini della relativa copertura, il Gruppo SEA fa ricorso a contratti derivati, che trasformano il tasso variabile in tasso fisso o limitano le fluttuazioni del tasso variabile in un *range* di tassi, permettendo in tal modo di ridurre il rischio originato dalla volatilità dei tassi. Si precisa che tali contratti derivati, sottoscritti esclusivamente ai fini di copertura della volatilità dei tassi di mercato, sono contabilmente rappresentati mediante la metodologia *cash flow hedge*. Al 30 giugno 2017 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 dalle quote di finanziamento a medio/lungo termine in scadenza nei successivi 12 mesi e da linee di denaro caldo a copertura delle esigenze di tesoreria).

Il debito a medio-lungo termine al 30 giugno 2017 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 al 30 giugno 2017 e al 31 dicembre 2016

| | Scadenza | Al 30 giugno 2017 | | Al 31 dicembre 2016 | |
|--|-------------------------|-------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | | Importo | Tasso medio | Importo | Tasso medio |
| Obbligazioni | 2021 | 300.000 | 3,125% | 300.000 | 3,125% |
| Finanziamenti bancari su raccolta BEI | dal 2017 al 2035 | 271.724 | 1,10% | 261.538 | 1,22% |
| o/w a Tasso fisso | | 54.756 | 3,89% | 57.895 | 3,89% |
| o/w a Tasso variabile (*) | | 216.968 | 0,39% | 203.643 | 0,45% |
| Altri finanziamenti bancari | 2020 | 165 | 0,50% | 176 | 0,50% |
| o/w a Tasso fisso | | 165 | 0,50% | 176 | 0,50% |
| o/w a Tasso variabile | | - | - | - | - |
| Indebitamento finanziario Lordo a m/l termine | | 571.889 | 2,16% | 561.714 | 2,24% |

(*) Include: (i) tranche a tasso variabile soggette ad operazione di copertura dal rischio tasso (ca. il 32% al 30.06.2017 e il 36% al 31.12.2016).
(ii) Euro 80 milioni di finanziamenti BEI cui è associata specifica garanzia bancaria.

Il valore complessivo dell'indebitamento a medio lungo termine al 30 giugno 2017 è pari a 571.889 migliaia di euro, in aumento di 10.176 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2016, per l'impatto dell'erogazione di 20 milioni di euro di linee BEI a fine giugno 2017, parzialmente compensata dalla prosecuzione del processo di ammortamento degli altri finanziamenti. Il costo medio di tale indebitamento si è ridotto di 8 *basis point*, toccando il 2,16% al 30 giugno 2017. Consi-

derando 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 2,78%, in diminuzione rispetto al 2,83% di fine dicembre 2016 (-5 *basis point*).

Al 30 giugno 2017 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 MM) | Cedola | Tasso annuale |
|---------------------------|-----------|-----------------------|--------------|---------------|----------|------------------------------|----------------|---------------|
| SEA SpA 3 1/8 04/17/21 | SEA SpA | 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 30 giugno 2017 è pari a 597.767 migliaia di euro (in aumento rispetto a 596.283 migliaia di euro al 31 dicembre 2016). Tale valore è stato calcolato nel seguente modo:

- per i finanziamenti a tasso fisso le quote capitale e interessi sono state attualizzate utilizzando i tassi spot per ciascuna scadenza contrattuale, estrapolati a partire dai tassi di mercato di riferimento;
- per il prestito obbligazionario quotato in mercato regolamentato si è fatto riferimento al valore di mercato alla data del 30 giugno 2017;
- per i finanziamenti a tasso variabile le quote inte-

ressi 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 30/06/2017 | Data stipula | Decorrenza | Scadenza | Fair value al 30/06/2017 | Fair value al 31/12/2016 |
|---------------|------------------------|---------------------------------|--------------|------------|-----------|--------------------------|--------------------------|
| | 10.000 | 8.710 | 18/5/2011 | 15/9/2012 | 15/9/2021 | (1.157,5) | (1.351,4) |
| | 5.000 | 4.355 | 18/5/2011 | 15/9/2012 | 15/9/2021 | (578,7) | (675,7) |
| IRS | 15.000 | 11.897 | 18/5/2011 | 15/9/2012 | 15/9/2021 | (1.530,1) | (1.793,5) |
| | 10.000 | 7.143 | 6/6/2011 | 15/9/2012 | 15/9/2021 | (860,8) | (1.014,2) |
| | 11.000 | 7.586 | 6/6/2011 | 15/9/2012 | 15/9/2021 | (912,9) | (1.075,6) |
| | 12.000 | 7.862 | 6/6/2011 | 15/9/2012 | 15/9/2021 | (931,8) | (1.099,9) |
| | 12.000 | 7.862 | 6/6/2011 | 15/9/2012 | 15/9/2021 | (931,8) | (1.099,9) |
| COLLAR | 10.000 | 7.143 | 6/6/2011 | 15/9/2011 | 15/9/2021 | (681,8) | (810,3) |
| | 11.000 | 7.207 | 6/6/2011 | 15/9/2011 | 15/9/2021 | (672,0) | (800,3) |
| Totale | | 69.764 | | | | (8.257,4) | (9.720,7) |

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

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati al 30 giugno 2017 e al 31 dicembre 2016 è stato determinato coerentemente con quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 13.

b) Rischio di cambio

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

relativi incassi e pagamenti tendono a compensarsi reciprocamente.

c) Rischio commodity

Il Gruppo SEA, limitatamente alla sola SEA Energia, è esposto alle variazioni dei prezzi, e dei relativi cambi, delle *commodity* energetiche trattate, ovvero gas. Tali rischi dipendono dall'acquisto delle suddette *commodity* energetiche, che risentono principalmente delle fluttuazioni dei prezzi dei combustibili di riferimento, denominati in dollari USA. Tali fluttuazioni si manifestano tanto direttamente quanto indirettamente, mediante formule e indicizzazioni utilizzate nelle strutture di *pricing*. I rischi si evidenziano anche nella fase

di vendita, in relazione alle fluttuazioni del prezzo di mercato dell'energia elettrica venduta a terzi.

Si segnala che, nel corso del primo semestre 2017, il Gruppo SEA non ha effettuato operazioni di copertura di tale rischio, pur non escludendo di poterne effettuare nei periodi futuri.

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 30 giugno 2017 il Gruppo SEA dispone di linee di credito irrevocabili non utilizzate per 180 milioni di euro, di cui 120 milioni di euro di linea *revolving* disponibile sino ad aprile 2020 e 60 milioni di euro relativi a linee su raccolta BEI, il cui utilizzo è previsto entro dicembre 2017, per durate comprese tra i 15 e i 20 anni. Al 30 giugno 2017 il Gruppo SEA dispone anche di ulteriori 127 milioni di euro di linee *uncommitted* utilizzabili per immediate necessità di cassa.

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 superiore ai 5 anni, compreso il prestito obbligazionario emesso nel 2014. Non considerando il prestito obbligazionario, il restante indebitamento ha una scadenza di oltre 7 anni (e di questo il 20% oltre i 10 anni).

La copertura dei debiti verso fornitori viene garantita dal Gruppo SEA mediante un'attenta gestione del capitale circolante cui concorrono la consistenza dei crediti commerciali e le relative condizioni di regolamento contrattuale.

Le tabelle seguenti evidenziano per il Gruppo SEA la composizione e la scadenza (sino alla loro estinzione) dei debiti finanziari (capitale, interessi su indebitamento a medio lungo termine, oneri finanziari su strumenti derivati e *leasing*) e commerciali in essere al 30 giugno 2017 e al 31 dicembre 2016:

Passività al 30 giugno 2017

| (Importi in migliaia di Euro) | < 1 anno | > 1 anno < 3 anni | > 3 anni < 5 anni | > 5 anni | Totale |
|---------------------------------|--------------|----------------------|----------------------|--------------|--------------|
| Indebitamento finanziario lordo | 95,8 | 73,3 | 368,1 | 183,4 | 720,6 |
| Debiti commerciali | 125,1 | | | | 125,1 |
| Totale debito | 220,9 | 73,3 | 368,1 | 183,4 | 845,7 |

Passività al 31 dicembre 2016

| (Importi in migliaia di Euro) | < 1 anno | > 1 anno < 3 anni | > 3 anni < 5 anni | > 5 anni | Totale |
|---------------------------------|--------------|----------------------|----------------------|--------------|--------------|
| Indebitamento finanziario lordo | 35,4 | 70,9 | 375,0 | 170,0 | 651,3 |
| Debiti commerciali | 161,5 | | | | 161,5 |
| Totale debito | 196,9 | 70,9 | 375,0 | 170,0 | 812,8 |

Al 30 giugno 2017 i finanziamenti con scadenza inferiore a 1 anno sono costituiti da (i) finanziamenti a breve termine (utilizzi di denaro caldo), (ii) quote capitali da rimborsare in prosecuzione dell'ammortamento di alcune tranches di prestiti BEI e (iii) 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 30 giugno 2017 e al 30 giugno 2016, di un'ipotetica variazione dei tassi di mercato di +50 o di - 50 *basis point*.

b) Metodi di calcolo:

- la remunerazione dei depositi bancari è correlata all'andamento dei tassi interbancari. Al fine di stimare l'incremento/decremento degli interessi attivi al mutare delle condizioni di mercato, si è applicata l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sul saldo medio annuo dei depositi bancari del Gruppo SEA;
- i finanziamenti oggetto di valutazione sono stati quelli a tasso variabile, su cui maturano interessi passivi il cui ammontare è correlato all'andamento dell'Euribor 6 mesi. L'incremento/decremento degli interessi passivi al mutare delle condizioni di mercato, è stato stimato applicando l'ipotesi di variazione di cui al punto a) sulla quota capitale dei finanziamenti in essere nel corso dell'anno;
- gli strumenti derivati di copertura dal rischio tasso sono stati valutati sia in termini di flussi che di *fair value* (in termini di variazione rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente). 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:

(Importi in migliaia di Euro)

| | 30 giugno 2017 | | 30 giugno 2016 | |
|---|----------------|----------|----------------|----------|
| | -50 bp | +50 bp | -50 bp | +50 bp |
| Conti correnti (interessi attivi) | -6,25 | 130,44 | -29,17 | 192,52 |
| Finanziamenti (interessi passivi) ⁽¹⁾ | 211,98 | -511,94 | 407,34 | - 548,51 |
| Strumenti derivati di copertura (flussi) ⁽²⁾ | -183,68 | 183,68 | -223,44 | 223,44 |
| Strumenti derivati di copertura (fair value) ⁽³⁾ | -1.193,89 | 1.155,43 | -1.610,99 | 1.553,40 |

(1) + = minori interessi passivi; - = maggiori interessi passivi.

(2) + = ricavo da copertura; - = costo da copertura.

(3) 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 pre-

vedono 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 e dei crediti vantati verso lo Stato) 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 30 giugno 2017 e al 31 dicembre 2016 del Gruppo:

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | | | | | Totale |
|--|---|---------------------------------------|-------------------------|---|---|----------------|
| | Attività e passività finanziarie valutate al fair value | Investimenti detenuti sino a scadenza | Finanziamenti e crediti | Attività finanziarie disponibili per la vendita | Passività finanziarie al costo ammortizzato | |
| Partecipazioni disponibili per la vendita | | | | 26 | | 26 |
| Altre attività finanziarie non correnti | | | 16.776 | | | 16.776 |
| Altri crediti non correnti | | | 290 | | | 290 |
| Crediti commerciali | | | 134.393 | | | 134.393 |
| Crediti per imposte | | | 11.360 | | | 11.360 |
| Altri crediti correnti | | | 21.095 | | | 21.095 |
| Altre attività finanziarie correnti | | | 7.190 | | | 7.190 |
| Cassa e disponibilità liquide | | | 37.265 | | | 37.265 |
| Totale | - | - | 228.369 | 26 | - | 228.395 |
| Passività finanziarie non correnti | 8.257 | | | | 548.414 | 556.671 |
| - di cui debito verso obbligazionisti | | | | | 298.221 | 298.221 |
| Debiti commerciali | | | | | 125.122 | 125.122 |
| Debiti per imposte dell'esercizio | | | | | 12.639 | 12.639 |
| Altri debiti correnti | | | | | 173.544 | 173.544 |
| Passività finanziarie correnti esclusi leasing | | | | | 83.084 | 83.084 |
| Passività finanziarie correnti per leasing | | | | | 7 | 7 |
| Totale | 8.257 | - | - | - | 942.810 | 951.067 |

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

categoria di riferimento:

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 31 dicembre 2016 | | | | | Totale |
|--|---|---------------------------------------|-------------------------|---|---|----------------|
| | Attività e passività finanziarie valutate al fair value | Investimenti detenuti sino a scadenza | Finanziamenti e crediti | Attività finanziarie disponibili per la vendita | Passività finanziarie al costo ammortizzato | |
| Partecipazioni disponibili per la vendita | | | | 26 | | 26 |
| Altre attività finanziarie non correnti | | | 16.776 | | | 16.776 |
| Altri crediti non correnti | | | 308 | | | 308 |
| Crediti commerciali | | | 86.968 | | | 86.968 |
| Crediti per imposte | | | 14.800 | | | 14.800 |
| Altri crediti correnti | | | 18.563 | | | 18.563 |
| Altre attività finanziarie correnti | | | 7.190 | | | 7.190 |
| Cassa e disponibilità liquide | | | 47.236 | | | 47.236 |
| Totale | - | - | 191.841 | 26 | - | 191.867 |
| Passività finanziarie non correnti | 9.721 | | | | 539.348 | 549.069 |
| - di cui debito verso obbligazionisti | | | | | 298.008 | 298.008 |
| Debiti commerciali | | | | | 161.530 | 161.530 |
| Debiti per imposte dell'esercizio | | | | | 6.841 | 6.841 |
| Altri debiti correnti | | | | | 160.327 | 160.327 |
| Passività finanziarie correnti esclusi leasing | | | | | 27.499 | 27.499 |
| Passività finanziarie correnti per leasing | | | | | 31 | 31 |
| Totale | 9.721 | - | - | - | 895.576 | 905.297 |

6. Informativa sul fair value

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

- livello 1: prezzi praticati in mercati attivi;

- livello 2: valutazioni tecniche basate su informazioni di mercato osservabili, sia direttamente che indirettamente;
- livello 3: altre informazioni.

Nella tabella di seguito vengono rappresentate le attività e le passività del Gruppo che sono misurate al *fair value* al 30 giugno 2017 e al 31 dicembre 2016:

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | | |
|---|-------------------|--------------|-----------|
| | Livello 1 | Livello 2 | Livello 3 |
| Partecipazioni disponibili per la vendita | | | 26 |
| Strumenti finanziari derivati | | 8.257 | |
| Totale | | 8.257 | 26 |

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 31 dicembre 2016 | | |
|---|---------------------|--------------|-----------|
| | Livello 1 | Livello 2 | Livello 3 |
| Partecipazioni disponibili per la vendita | | | 26 |
| Strumenti finanziari derivati | | 9.721 | |
| Totale | | 9.721 | 26 |

7. Attività e passività cessate e risultato netto da attività cessate

Nel presente capitolo viene fornito il dettaglio analitico del contenuto delle voci relative alle attività cessate così come presentate nel Conto Economico, nella Situazione Patrimoniale-Finanziaria e nel Rendiconto Finanziario consolidati.

Da un punto di vista metodologico si precisa che, con l'applicazione dell'IFRS 5, il conto economico del settore *handling* di aviazione commerciale non concorre al risultato del primo semestre 2017 su ogni linea di costo e ricavo per natura, ma viene esposto in una specifica linea distinta del conto economico denominata "Risultato netto da attività cessate". Stesso trattamento viene applicato alle attività e passività connesse al settore *handling* aviazione commerciale, esposte sinteticamente in specifiche voci dell'attivo e del passivo.

Con riferimento al Rendiconto Finanziario, tutti i flussi

di cassa relativi alle attività cessate sono stati rappresentati in apposite voci relative alle operazioni dell'esercizio, alle attività di investimento e alle attività di finanziamento del Rendiconto Finanziario consolidato.

Si ricorda che sia nel 2017 sia nel 2016 le attività cessate e le passività connesse alle attività cessate e il risultato netto delle attività cessate sono quelli relativi a SEA Handling, il cui processo di liquidazione si è concluso con l'assemblea degli azionisti del 10 luglio 2017, visto che Airport Handling, per effetto dell'assegnazione al Trust Milan Airport Handling Trust, avvenuta il 26 agosto 2014, non rientra nel perimetro di consolidamento. Non si evidenziano limiti di comparabilità dei due esercizi in quanto SEA Handling in liquidazione era in entrambi gli esercizi una società non operativa.

Il dettaglio dei valori economici riportati tra le attività cessate è di seguito presentato:

Conto Economico delle attività cessate

(Importi in migliaia di Euro)

| | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 | Delta |
|--|---------------------|---------------------|--------------|
| Ricavi di gestione | 299 | 34 | 265 |
| Totale ricavi | 299 | 34 | 265 |
| Costi operativi | | | |
| Costi del lavoro | (10) | (82) | 72 |
| Altri costi operativi | (369) | (118) | (251) |
| Totale costi operativi | (379) | (200) | (179) |
| Margine Operativo lordo / EBITDA | (80) | (166) | 86 |
| Accantonamenti e svalutazioni | 1.636 | 156 | 1.480 |
| Ammortamenti | 0 | 0 | 0 |
| Risultato operativo | 1.556 | (10) | 1.566 |
| Proventi finanziari | 0 | 1 | (1) |
| Risultato prima delle imposte | 1.556 | (9) | 1.565 |
| Imposte | 0 | 1 | (1) |
| Risultato netto da attività cessate | 1.556 | (8) | 1.564 |

I ricavi della liquidazione conseguiti nel periodo 1° gennaio 2017 – 30 giugno 2017 ammontano complessivamente a 299 mila euro e si riferiscono principalmente a sopravvenienze attive generate dall'attività liquidatoria dei debiti.

I costi della liquidazione sostenuti nell'esercizio 2017 sono pari a 379 mila euro ed includono costi del personale e costi amministrativi.

Nell'esercizio 2017, il costo del lavoro si riferisce alle spese legali relative alla definizione di contenziosi in materia di lavoro.

Nell'esercizio 2017, i costi amministrativi sono pari a 369 mila euro e si riferiscono principalmente ai costi per le consulenze professionali e legali, agli emolumenti del Collegio Sindacale e al *service* amministrativo prestato da SEA SpA. Inoltre sono state registrate le perdite legate alla chiusura di posizioni creditorie che il Liquidatore non ha ritenuto incassabili e quindi

non cedibili in un piano di riparto.

Gli accantonamenti netti impattano positivamente sul conto economico e sono pari 1.511 migliaia di euro e si riferiscono allo scioglimento del fondo oneri futuri e al rilascio fondo franchigie per sopraggiunti termini di prescrizione, ritenendo inoltre che il venir meno del soggetto aggredibile, da parte del soggetto che ha subito il danno, annulli il rischio di richiesta di risarcimento.

Le svalutazioni nette (125 mila euro) sono relative alla rilevazione di ripristini di valore di crediti ritenuti inesigibili in passato, a seguito degli incassi pervenuti nel 2017.

La voce imposte è nulla in quanto sia l'imponibile IRAP sia l'imponibile IRES risultano negativi. Si precisa che già dal 2016 non è stata rinnovata l'opzione per il consolidato fiscale del triennio 2016-2018 e, pertanto, non sono stati contabilizzati "benefici fiscali".

Situazione Patrimoniale e Finanziaria delle attività cessate

(Importi in migliaia di Euro)

| | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
|---|-------------------|---------------------|
| ATTIVITÀ | | |
| Immobilizzazioni materiali | 0 | 32 |
| Imposte differite attive | 0 | 0 |
| Totale Attività non correnti | 0 | 32 |
| Crediti commerciali | 0 | 0 |
| Altri crediti | 1.533 | 1.522 |
| Cassa e disponibilità liquide | 8.518 | 9.178 |
| Totale Attivo corrente | 10.051 | 10.700 |
| TOTALE ATTIVO delle attività cessate | 10.051 | 10.732 |
| PASSIVITÀ | | |
| Capitale sociale | 10.305 | 10.305 |
| Altre riserve | (1.951) | (1.822) |
| Utile/(Perdita) dell'esercizio | 1.556 | (130) |
| Patrimonio netto | 9.910 | 8.353 |
| Fondo rischi e oneri | 0 | 1.704 |
| Totale Passività non correnti | 0 | 1.704 |
| Debiti commerciali | 119 | 645 |
| Debiti per imposte dell'esercizio | 18 | 7 |
| Altri debiti | 4 | 23 |
| Totale Passivo corrente | 141 | 675 |
| TOTALE PASSIVITÀ connesse alle attività cessate | 141 | 2.379 |
| TOTALE PASSIVITÀ connesse alle attività cessate e PATRIMONIO NETTO | 10.051 | 10.732 |

Le operazioni contabili e amministrative legate all'attività liquidatoria si sono concluse il 30 giugno 2017. A seguito della cessione alla controllante degli ultimi beni rimasti per l'importo di 32 mila euro, il capitale immobilizzato risulta pari a zero. Le poste dell'attivo che residuano da tale attività sono state assegnate all'Azionista unico, SEA SpA, nel piano di riparto, al netto dei debiti non ancora estinti alla data del 30 giugno 2017.

Si rimanda inoltre a quanto riportato al paragrafo "Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli assegni Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling" alla sezione "Rischi legali e di compliance."

8. Informativa per settori operativi

A seguito dell'emissione di obbligazioni a tasso fisso per 300 milioni di euro, avvenuta nel mese di aprile 2014, la Capogruppo rientra tra le società che, emettendo titoli azionari quotati in mercati regolamentati, sono tenute a fornire l'informativa richiesta dall'IFRS 8. Pertanto nella presente Relazione Finanziaria semestrale sono esposti i dati per settore operativo al 30 giugno 2017 e i relativi dati comparativi al 30 giugno 2016 e al 31 dicembre 2016.

È importante sottolineare che per il tipo di attività svolta dal Gruppo l'elemento "traffico" risulta essere condizionante dei 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*. Tali dati potrebbero pertanto differire rispetto a quelli presentati 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. I dati comparativi del 2016 includono anche i risultati del *business handling* di aviazione generale, consolidato con il metodo integrale sino al 31 marzo 2016.

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, a cui si rimanda per ulteriori dettagli.

Informativa di settore: dati economici e patrimoniali al 30 giugno 2017

| (Importi in migliaia di Euro) | Commercial Aviation | General Aviation | Energy | Elisioni IC | Bilancio consolidato |
|--|---------------------|------------------|--------------|-------------|----------------------|
| Ricavi | 324.234 | 8.171 | 20.940 | (19.098) | 334.248 |
| di cui Intercompany | (3.912) | (2.030) | (13.156) | 19.098 | |
| Totale ricavi di gestione (verso terzi) | 320.322 | 6.141 | 7.785 | 0 | 334.248 |
| EBITDA | 114.836 | 3.552 | 364 | | 118.752 |
| EBIT | 73.357 | 2.799 | (81) | | 76.075 |
| Proventi (oneri) da partecipazioni | | | | | 4.080 |
| Oneri finanziari | | | | | (9.036) |
| Proventi finanziari | | | | | 251 |
| Risultato prima delle imposte | | | | | 71.370 |
| Investimenti in immobilizzazioni | 18.222 | 3.620 | 338 | | 22.180 |
| Materiali | 4.181 | 1.939 | 338 | | 6.458 |
| Immateriali | 14.041 | 1.681 | 0 | | 15.722 |

Informativa di settore: dati economici al 30 giugno 2016 e dati patrimoniali al 31 dicembre 2016

| (Importi in migliaia di Euro) | Commercial Aviation | General Aviation | Energy | Elisioni IC | Bilancio consolidato |
|--|---------------------|------------------|--------------|-------------|----------------------|
| Ricavi | 301.113 | 8.553 | 17.322 | (16.432) | 310.557 |
| di cui Intercompany | (4.162) | (2.186) | (10.083) | 16.432 | |
| Totale ricavi di gestione (verso terzi) | 296.951 | 6.367 | 7.239 | 0 | 310.557 |
| EBITDA | 101.977 | 3.157 | (262) | | 104.872 |
| EBIT | 67.364 | 2.336 | (442) | | 69.258 |
| Proventi (oneri) da partecipazioni | | | | | 5.512 |
| Oneri finanziari | | | | | (9.627) |
| Proventi finanziari | | | | | 199 |
| Risultato prima delle imposte | | | | | 65.342 |
| Investimenti in immobilizzazioni | 62.663 | 5.647 | 1.177 | | 69.487 |
| Materiali | 14.931 | 3.429 | 1.177 | | 19.537 |
| Immateriali | 47.732 | 2.218 | 0 | | 49.950 |

9. Note esplicative alla situazione patrimoniale e finanziaria

9.1 Immobilizzazioni immateriali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni immateriali dal 31 dicembre 2016 al 30 giugno 2017:

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 31 dicembre 2016 | Incrementi del periodo | Riclassifiche /giroconti | Distruzioni /vendite | Ammortam. /svalutazioni | Al 30 giugno 2017 |
|--|---------------------|------------------------|--------------------------|----------------------|-------------------------|-------------------|
| Valore lordo | | | | | | |
| Diritti sui beni in concessione | 1.447.809 | | 7.762 | | | 1.455.571 |
| Diritti sui beni in concessione in corso e acconti | 33.614 | 9.769 | (3.595) | (1.006) | | 38.782 |
| Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre | 63.543 | | 8.140 | | | 71.683 |
| Immobilizzazioni in corso ed acconti | 7.993 | 4.896 | (6.046) | | | 6.843 |
| Altre | 18.744 | 0 | (2.060) | | | 16.684 |
| Totale valore lordo | 1.571.703 | 14.665 | 4.201 | (1.006) | 0 | 1.589.563 |
| Fondo ammortamento | | | | | | |
| Diritti sui beni in concessione | (488.341) | | (2) | | (22.318) | (510.661) |
| Diritti sui beni in concessione in corso e acconti | | | | | | |
| Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre | (55.609) | | | | (3.107) | (58.716) |
| Immobilizzazioni in corso ed acconti | | | | | | |
| Altre | (16.642) | | (33) | | (4) | (16.679) |
| Totale fondo ammortamento | (560.592) | 0 | (35) | 0 | (25.429) | (586.056) |
| Valore netto | | | | | | |
| Diritti sui beni in concessione | 959.468 | | 7.760 | | (22.318) | 944.910 |
| Diritti sui beni in concessione in corso e acconti | 33.614 | 9.769 | (3.595) | (1.006) | | 38.782 |
| Diritti di brevetto industriale, di utilizzazione di opere dell'ingegno ed altre | 7.934 | | 8.140 | | (3.107) | 12.967 |
| Immobilizzazioni in corso ed acconti | 7.993 | 4.896 | (6.046) | | | 6.843 |
| Altre | 2.102 | | (2.093) | | (4) | 5 |
| Totale valore netto | 1.011.111 | 14.665 | 4.166 | (1.006) | (25.429) | 1.003.507 |

Ai sensi dell'IFRIC 12, sono rilevati diritti su beni in concessione per 944.910 migliaia di euro al 30 giugno 2017 e per 959.468 migliaia di euro al 31 dicembre 2016. Tali diritti sono ammortizzati a quote costanti lungo la durata della concessione verso lo Stato, in quanto destinati a essere devoluti al concedente al termine della concessione. L'ammortamento dei primi sei mesi del 2017 è pari a 22.318 migliaia di euro. Su tali categorie di beni, ai sensi dell'IFRIC 12, il Gruppo SEA ha l'obbligo di rilevazione di un fondo di ripristino e sostituzione.

Gli investimenti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12, che sono classificati tra i beni in concessione e le concessioni aeroportuali in corso, hanno principalmente riguardato:

- il Terminal 1 di Malpensa dove sono proseguiti i lavori per la riqualifica funzionale per la realizzazione di nuove aree commerciali e di *restyling* delle aree esistenti. È inoltre in fase di realizzazione la

nuova sala VIP dedicata al vettore Lufthansa;

- sull'area Cargo City, sono continuate le attività di realizzazione a completamento delle aree destinate ai vari operatori;
- sullo scalo di Linate sono in corso interventi di riqualifica del terminal e di adeguamento tecnico impiantistico su alcune cabine elettriche.

I diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno e altre, il cui valore netto residuo è pari a 12.967 migliaia di euro al 30 giugno 2017 si riferiscono prevalentemente ad acquisti di licenze per il sistema informativo aziendale, sia aeroportuale sia gestionale, e all'acquisto di componenti *software*. L'ammortamento è pari a 3.107 migliaia di euro.

9.2 Immobilizzazioni materiali

La tabella di seguito riepiloga le movimentazioni relative alle immobilizzazioni materiali dal 31 dicembre 2016 al 30 giugno 2017:

| | Al 31 dicembre 2016 | Incrementi del periodo | Riclassifiche/ giroconti | Distruzioni /vendite | Ammortam. /svalutazioni | Al 30 giugno 2017 |
|---|------------------------|---------------------------|-----------------------------|-------------------------|----------------------------|----------------------|
| Valore lordo | | | | | | |
| Beni immobili | 206.872 | 31 | 148 | (106) | | 206.945 |
| Impianti e macchinari | 107.510 | 315 | 304 | (4) | | 108.125 |
| Attrezzature industriali e commerciali | 38.690 | 1.661 | 2 | (181) | | 40.172 |
| Altri beni mobili | 62.521 | 624 | 3.118 | (18) | | 66.245 |
| Immobilizzazioni in corso ed acconti | 8.489 | 4.884 | (7.737) | | | 5.636 |
| Totale valore lordo | 424.082 | 7.515 | (4.165) | (309) | 0 | 427.123 |
| Fondo ammortamento e svalutazioni | | | | | | |
| Beni immobili | (88.386) | | 206 | 98 | (3.110) | (91.192) |
| Impianti e macchinari | (65.362) | | (205) | 4 | (1.272) | (66.835) |
| Attrezzature industriali e commerciali | (31.600) | | (2) | 180 | (1.633) | (33.055) |
| Altri beni mobili | (48.458) | | | 14 | (2.690) | (51.134) |
| Immobilizzazioni in corso ed acconti | | | | | | |
| Totale fondo ammortamento e svalutazioni | (233.806) | 0 | (1) | 296 | (8.705) | (242.216) |
| Valore netto | | | | | | |
| Beni immobili | 118.486 | 31 | 354 | (8) | (3.110) | 115.753 |
| Impianti e macchinari | 42.148 | 315 | 99 | | (1.272) | 41.290 |
| Attrezzature industriali e commerciali | 7.090 | 1.661 | | (1) | (1.633) | 7.117 |
| Altri beni mobili | 14.063 | 624 | 3.118 | (5) | (2.690) | 15.110 |
| Immobilizzazioni in corso ed acconti | 8.489 | 4.884 | (7.737) | | | 5.636 |
| Totale valore netto | 190.276 | 7.515 | (4.166) | (14) | (8.705) | 184.906 |

Gli investimenti hanno riguardato principalmente i lavori di *restyling* del Terminal 1 di Malpensa per le parti che non rientrano tra i beni in concessione.

9.3 Investimenti immobiliari

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

9.4 Partecipazioni in società collegate

Di seguito si riporta la movimentazione dal 31 dicembre 2016 al 30 giugno 2017 della voce "Partecipazioni in società collegate":

| (Importi in migliaia di Euro) | Movimentazione | | | Al 30 giugno 2017 |
|------------------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------------|-------------------|
| | Al 31 dicembre 2016 | incrementi / rivalutazioni | decrementi / svalutazioni | |
| SACBO SpA | 33.839 | 2.350 | (2.064) | 34.125 |
| Dufrital SpA | 12.034 | 822 | (1.679) | 11.177 |
| Disma SpA | 2.605 | 123 | (234) | 2.494 |
| Malpensa Logistica Europa SpA | 2.682 | 322 | | 3.004 |
| SEA Services Srl | 381 | 451 | | 832 |
| Signature Flight Support Italy Srl | 56 | | (52) | 4 |
| Totale | 51.597 | 4.068 | (4.029) | 51.637 |

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

Il patrimonio netto rettificato di competenza del Gruppo SEA al 30 giugno 2017 ammonta a 51.637

migliaia di euro rispetto a 51.597 migliaia di euro al 31 dicembre 2016.

9.5 Partecipazioni disponibili per la vendita

Si riporta di seguito l'elenco delle partecipazioni disponibili per la vendita:

| Ragione Sociale | % Possesso | |
|---|-------------------|---------------------|
| | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
| Consorzio Milano Sistema in liquidazione | 10% | 10% |
| Romairport SpA | 0,227% | 0,227% |
| Aereopuertos Argentina 2000 SA | 8,5% | 8,5% |
| Sita Soc. Intern. De Telecom. Aeroneonautiques (società di diritto belga) | 6 quote | 6 quote |

La tabella di seguito riepiloga il dettaglio della movimentazione delle partecipazioni disponibili per la vendita dal 31 dicembre 2016 al 30 giugno 2017:

| (Importi in migliaia di Euro) | Movimentazione | | | Al 30 giugno 2017 |
|--|---------------------|--|-----------------------------|-------------------|
| | Al 31 dicembre 2016 | incrementi/ rivalutazioni/ riclassifiche | decrementi/ svalutazioni | |
| Ragione Sociale | | | | |
| Consorzio Milano Sistema in liquidazione | 25 | | | 25 |
| Romairport Srl | 1 | | | 1 |
| Aereopuertos Argentina 2000 SA | - | | | - |
| Sita Soc. Intern. De Telecom. Aereoneonautiques (società di diritto belga) | - | | | - |
| Totale | 26 | - | - | 26 |

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 euro 14.000.000 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; nella presente relazione semestrale è stato quindi mantenuto il valore della partecipazione a 1 euro.

9.6 Imposte differite attive

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

Imposte differite attive nette

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
|--|-------------------|---------------------|
| Imposte anticipate attive | 88.881 | 81.808 |
| Imposte anticipate passive | (44.514) | (38.143) |
| Totale imposte differite attive nette | 44.367 | 43.665 |

La movimentazione delle imposte differite attive nette nei primi sei mesi del 2017 è di seguito riepilogata:

Imposte differite

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 31 dicembre 2016 | Rilascio/ accantonamento a conto economico | Rilascio/ accantonamento a patrimonio netto | Al 30 giugno 2017 |
|---|---------------------|--|---|-------------------|
| Totale imposte anticipate | 81.808 | 7.773 | (700) | 88.881 |
| Totale imposte differite | (38.143) | (6.371) | | (44.514) |
| Totale imposte anticipate al netto delle differite | 43.665 | 1.402 | (700) | 44.367 |

9.7 Altre attività finanziarie correnti e non correnti

Il saldo della voce "Altre attività finanziarie correnti e non correnti" si riferisce ai versamenti in conto capitale effettuati a favore di Airport Handling al netto delle svalutazioni effettuate negli esercizi 2013

e 2014. A seguito del *closing* dell'operazione con dnata, avvenuto il 23 marzo 2016, per la cessione del 30% delle azioni di Airport Handling e degli SFP detenuti da SEA, si è provveduto a riclassificare come corrente la quota delle altre attività finanziarie oggetto della prospettata cessione:

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
|--|-------------------|---------------------|
| Altre Attività finanziarie non correnti | 16.776 | 16.776 |
| Altre Attività finanziarie correnti | 7.190 | 7.190 |
| Totale altre Attività finanziarie correnti e non correnti | 23.966 | 23.966 |

Nel corso del primo semestre 2017 non si sono verificati eventi che richiedano una variazione delle considerazioni riportate nel bilancio separato al 31 dicembre 2016, a cui si rimanda, sulla recuperabilità delle

attività in oggetto.

9.8 Altri crediti non correnti

Di seguito la tabella degli altri crediti non correnti:

| Altri crediti non correnti | | |
|--|-------------------|---------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
| Crediti verso gli altri | 290 | 308 |
| Totale altri crediti non correnti | 290 | 308 |

I crediti verso altri, pari a 290 migliaia di euro al 30 giugno 2017 (308 migliaia di euro al 31 dicembre 2016) non evidenziano una variazione significativa e si riferiscono principalmente a crediti verso dipendenti e a depositi cauzionali attivi.

9.9 Rimanenze

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

| Rimanenze | | |
|---|-------------------|---------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
| Materie prime, sussidiarie e di consumo | 4.461 | 4.585 |
| Fondo obsolescenza magazzino | (403) | (444) |
| Totale rimanenze | 4.058 | 4.141 |

La voce è composta prevalentemente da beni di consumo giacenti in magazzino destinati ad attività aeroportuali. Al 30 giugno 2017 nessun bene in giacenza è costituito a garanzia di finanziamenti o di altre transazioni in essere a tale data.

La comparazione con i valori di presumibile realizzo o sostituzione ha determinato la necessità di iscrizione di un fondo svalutazione rimanenze pari, al 30 giugno 2017, a 403 migliaia di euro (444 migliaia di euro

al 31 dicembre 2016). I valori sono esposti al netto del sopradetto fondo.

Il fondo obsolescenza magazzino è stato utilizzato nel corso del primo semestre 2017 per 41 migliaia di euro.

9.10 Crediti commerciali

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

Crediti commerciali

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
|---|-------------------|---------------------|
| Crediti commerciali verso clienti | 124.525 | 79.446 |
| Crediti commerciali verso imprese collegate | 9.868 | 7.522 |
| Totale crediti commerciali netti | 134.393 | 86.968 |

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.

I criteri di adeguamento dei crediti al presumibile valore di realizzo tengono conto di valutazioni differenziate secondo lo stato del contenzioso.

Nel primo semestre 2017 le operazioni di *factoring* sono proseguite sino a maggio 2017, quando si è registrata l'ultima cessione. I crediti ceduti a seguito di

operazioni di *factoring* sono eliminati dall'attivo dello stato patrimoniale solo se i rischi ed 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 del Gruppo sebbene siano stati legalmente ceduti. In tal caso una passività finanziaria di pari importo è iscritta nel passivo a fronte dell'anticipazione ricevuta.

Il fondo svalutazione crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione crediti commerciali

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
|--|-------------------|---------------------|
| Fondo iniziale | (80.263) | (83.619) |
| (Incrementi)/scioglimenti | (3.327) | (2.744) |
| Utilizzi | (52) | 6.022 |
| Modifica perimetro | | 78 |
| Totale fondo svalutazione crediti commerciali | (83.642) | (80.263) |

Gli accantonamenti al fondo sono esposti al netto degli scioglimenti e sono pari a 3.327 migliaia di euro per i primi sei mesi del 2017 (2.744 migliaia di euro di scioglimenti netti per l'esercizio 2016). 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. Gli scioglimenti e gli utilizzi sono riconducibili alla chiusura nel corso del periodo dei contenziosi per i quali negli scorsi esercizi erano stati previsti accantonamenti a copertura dei rischi

che erano stati rilevati. La movimentazione relativa alla modifica del perimetro di consolidamento, nell'esercizio 2016, si riferisce alla perdita del controllo sulla partecipata Signature Flight Support Italy Srl.

Per i commenti sull'andamento dei crediti commerciali nel primo semestre 2017 si rimanda alla Relazione sulla gestione.

9.11 Crediti per imposte e altri crediti correnti

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

Crediti per imposte e altri crediti correnti

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
|--|-------------------|---------------------|
| Crediti per imposte | 11.360 | 14.800 |
| Altri crediti correnti | 21.095 | 18.563 |
| Totale crediti per imposte e altri crediti correnti | 32.455 | 33.363 |

I crediti per imposte, pari a 11.360 migliaia di euro al 30 giugno 2017, si riferiscono principalmente:

- per 10.401 migliaia di euro (10.414 migliaia di euro al 31 dicembre 2016) alla rideterminazione dell'IRES degli anni 2007-2011 a seguito del riconoscimento della deducibilità dall'IRES dell'IRAP relativa al costo del personale ai sensi delle disposizioni ex art. 2, comma 1, del D.L. n. 201/2011 (convertito in L. n. 214/2011) con conseguente presentazione dell'apposita istanza di rimborso;

- per 417 migliaia di euro (2.873 migliaia di euro al 31 dicembre 2016) a crediti per imposte correnti;
- per 126 migliaia di euro (909 migliaia di euro al 31 dicembre 2016) a crediti IVA;
- per 416 migliaia di euro (604 migliaia di euro al 31 dicembre 2016) ad altri crediti fiscali.

La voce "Altri crediti correnti", esposta al netto del relativo fondo svalutazione, è dettagliabile nel modo seguente:

Altri crediti correnti

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
|---|-------------------|---------------------|
| Crediti v/GSE per certificati bianchi e verdi | 8.087 | 9.530 |
| Crediti per dividendi da incassare | 1.772 | 1.901 |
| Crediti verso dipendenti ed enti previdenziali | 689 | 278 |
| Crediti verso compagnie assicurative | 1.144 | 232 |
| Crediti per incassi vari | 632 | 203 |
| Valori postali e bolli | 53 | 25 |
| Crediti verso Ministero delle Comunicazioni per ponte radio | 0 | 3 |
| Altri crediti | 8.718 | 6.391 |
| Totale altri crediti correnti | 21.095 | 18.563 |

Il saldo della voce "Altri crediti correnti" ammonta a 21.095 migliaia di euro al 30 giugno 2017 (18.563 migliaia di euro al 31 dicembre 2016) e si compone delle voci sotto dettagliate.

I crediti verso GSE per certificati bianchi e verdi ammontano a 8.087 migliaia di euro. Tale ammontare include i crediti vantati da SEA Energia verso il Gestore dei Servizi Energetici relativamente alla stima dei "certificati verdi" e dei "certificati bianchi" del 2016 e non ancora assegnati dal GSE (rispettivamente pari a 4.677 e 1.120 migliaia di euro) e il residuo dei "certificati verdi" del 2015 (pari a 2.290 migliaia di euro, al netto del relativo fondo svalutazione crediti) in diminuzione di 1.443 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2016 in quanto è stata effettuata la compensazione con i certificati verdi da restituire in relazione al contenzioso per gli anni 2010-2014.

Il credito verso lo Stato per la causa SEA/Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conseguente alla sentenza della Corte di Cassazione che aveva riconosciuto alla Società i mancati adeguamenti tariffari di

handling per il periodo 1974-1981, oltre agli interessi e alle spese sostenute dalla Società, per 3.889 migliaia di euro al 30 giugno 2017 (3.889 migliaia di euro al 31 dicembre 2016), interamente coperto dal fondo svalutazione crediti, è relativo alla posizione creditoria residua non incassata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre agli interessi fino al 31 dicembre 2014.

I crediti per dividendi da incassare, per un totale di 1.772 migliaia di euro, si riferiscono ai crediti per dividendi deliberati dalle società collegate. Nello specifico si vantano crediti per dividendi verso Disma per 94 migliaia di euro e verso Dufrital per 1.678 migliaia di euro. La voce altri crediti 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 rimborsi, anticipi a fornitori e altre posizioni minori.

Il fondo svalutazione altri crediti ha evidenziato la seguente movimentazione:

Fondo svalutazione altri crediti

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
|--|-------------------|---------------------|
| Fondo iniziale | (4.196) | (4.045) |
| (Incrementi)/scioglimenti | | (307) |
| Modifica perimetro di consolidamento | | 156 |
| Totale fondo svalutazione altri crediti | (4.196) | (4.196) |

La voce "Modifica perimetro di consolidamento", nell'esercizio 2016, fa riferimento all'uscita dal perimetro Signature Flight Support Italy Srl a seguito della cessione del 60% della partecipazione.

9.12 Cassa e disponibilità liquide

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

Cassa e disponibilità liquide

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
|-------------------------------|-------------------|---------------------|
| Depositi bancari e postali | 37.199 | 47.178 |
| Denaro e valori in cassa | 66 | 58 |
| Totale | 37.265 | 47.236 |

La liquidità disponibile al 30 giugno 2017 è in diminuzione di 9.971 migliaia di euro rispetto all'anno precedente. La composizione della liquidità al 30 giugno 2017 è la seguente: depositi bancari e postali liberamente disponibili per 34.931 migliaia di euro (45.558 migliaia di euro al 31 dicembre 2016), depositi bancari non disponibili per 2.268 migliaia di euro prevalentemente a garanzia delle quote di ammortamento dei finanziamenti BEI in scadenza nei 12 mesi successivi (1.620 migliaia di euro al 31 dicembre 2016), denaro e valori in cassa per 66 migliaia di euro (58 migliaia di euro al 31 dicembre 2016).

Si segnala che la liquidità al 30 giugno 2017 non include l'*escrow account* sul quale sono depositati

6.000 migliaia di euro a fronte dell'incasso del prezzo di vendita del 30% degli Strumenti Finanziari Partecipativi detenuti dal Gruppo SEA in Airport Handling.

9.13 Capitale sociale e riserve

Al 30 giugno 2017 il capitale sociale della SEA SpA ammonta a 27.500 migliaia di euro ed è costituito da 250.000.000 di azioni, pari a euro 0,11 per azione. La movimentazione del patrimonio netto è riportata negli schemi di bilancio.

9.14 Fondo rischi e oneri

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

Fondo rischi e oneri

(Importi in migliaia di Euro)

| | Al 31 dicembre 2016 | Accantonamenti /Incrementi | Utilizzi /riclassifiche | Scioglimenti | Al 30 giugno 2017 |
|------------------------------------|---------------------|----------------------------|-------------------------|----------------|-------------------|
| Fondo di ripristino e sostituzione | 136.966 | 7.546 | (3.217) | (1.491) | 139.804 |
| Fondo oneri futuri | 37.095 | 666 | (3.962) | (1.505) | 32.294 |
| Totale fondo rischi e oneri | 174.061 | 8.212 | (7.179) | (2.996) | 172.098 |

Il fondo ripristino e sostituzione sui beni in concessione, istituito ai sensi dell'IFRIC 12, pari a 139.804 migliaia di euro al 30 giugno 2017 (136.966 migliaia di euro al 31 dicembre 2016), rappresenta la migliore stima delle quote di competenza maturate relative alle manutenzioni sui beni in concessione dallo Stato che saranno effettuate negli esercizi futuri.

Nel 2017 si è registrato un rilascio del fondo pari a 1.491 migliaia di euro, al fine di adeguare il fondo alle nuove

normative del settore sulle attrezzature radiogene.

Si è infatti provveduto a sciogliere l'importo accantonato sino al 31 dicembre 2016 relativo al ripristino delle attrezzature radiogene che dovranno invece essere sostituite in ottemperanza alle richieste della normativa di riferimento.

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

Fondo oneri futuri

(Importi in migliaia di Euro)

| | Al 31 dicembre 2016 | Accantonamenti /Incrementi | Utilizzi /riclassifiche | Scioglimenti | Al 30 giugno 2017 |
|-------------------------------------|---------------------|----------------------------|-------------------------|----------------|-------------------|
| Accantonamenti in materia di lavoro | 6.895 | 258 | (798) | | 6.355 |
| Franchie assicurative | 3.136 | 201 | (357) | (1.483) | 1.497 |
| Rischi fiscali | 2.500 | | (465) | | 2.035 |
| Certificati verdi | 1.049 | | (1.049) | | |
| Certificati bianchi | | 200 | | | 200 |
| Fondi diversi | 23.515 | 7 | (1.293) | (22) | 22.207 |
| Totale fondo oneri futuri | 37.095 | 666 | (3.962) | (1.505) | 32.294 |

La voce "Rischi fiscali" si riferisce:

- per 1.500 migliaia di euro all'importo accantonato da SEA Prime per far fronte alle passività correlate al mancato versamento dell'IVA di gruppo da parte dell'ex controllante per gli anni 2011 e 2012;
- per 535 migliaia di euro all'importo accantonato da SEA SpA a fronte dei contenziosi di natura tributaria per i quali la società è oggetto di accertamenti da parte degli organi competenti. Durante il primo semestre 2017 SEA ha definito l'accertamento con adesione relativo all'IRES 2011. Gli importi definiti hanno trovato piena copertura nel fondo stanziato nei precedenti esercizi.

La voce "Franchigie assicurative" pari a 1.497 migliaia di euro si riferisce agli oneri in carico al Gruppo SEA per danni derivanti da responsabilità civile.

La voce "Certificati verdi" per 1.049 migliaia di euro al 31 dicembre 2016 si riferisce alla società SEA Energia: in data 19 dicembre 2016 il Gestore dei Servizi Energetici ha trasmesso alla società un verbale redatto a seguito del sopralluogo per la verifica dell'attendibilità dei dati forniti per l'emissione dei certificati verdi richiesti per la centrale di Linate. Il GSE ha richiesto la restituzione di 17.106 certificati verdi, già incassati dalla società, e relativi al periodo 2010-2014. Nel primo semestre 2017, a seguito di una comunicazione inviata dal GSE, i sopradetti certificati sono stati compensati con i certificati verdi assegnati per l'anno 2015. La società, assistita dai propri legali ha presentato ricorso entro i termini previsti.

La voce "Certificati bianchi" è relativa a un fondo accantonato a seguito di una verifica del GSE, ancora in corso, sui certificati bianchi assegnati per il periodo 2012-2015 e già incassati alla data del 30 giugno 2017.

La voce "Fondi diversi" per 22.207 migliaia di euro al 30 giugno 2017 è composta nel modo seguente:

- 10.303 migliaia di euro per contenziosi legali legati alla gestione operativa degli aeroporti;
- 8.000 migliaia di euro riferiti agli oneri scaturenti dai piani di zonizzazione acustica delle aree limitrofe agli Aeroporti di Milano (Legge 447/95 e successivi decreti ministeriali);
- 881 migliaia di euro per contenziosi con ENAV;
- 3.000 migliaia di euro per contenziosi legali di natura diversa;
- 23 migliaia di euro per rischi riferiti allo stato delle cause per le azioni revocatorie pervenute al Gruppo e relative a compagnie aeree per le quali è stato dichiarato lo stato d'insolvenza.

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.

9.15 Fondi relativi al personale

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

| Fondi relativi al personale | | |
|---|-------------------|---------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
| Fondo iniziale | 49.220 | 48.239 |
| Modifica perimetro | | (399) |
| (Proventi)/oneri finanziari | 319 | 645 |
| Utilizzi | (1.449) | (1.079) |
| (Utili)/Perdite attuariali | (1.484) | 1.814 |
| Totale fondi relativi al personale | 46.606 | 49.220 |

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

| | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
|--------------------------------|-------------------|---------------------|
| Tasso annuo di attualizzazione | 1,67% | 1,31% |
| Tasso annuo di inflazione | 1,50% | 1,50% |
| Tasso annuo di incremento TFR | 2,63% | 2,63% |

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

9.16 Passività finanziarie correnti e non correnti

La tabella di seguito dettaglia per tipologia le passività finanziarie correnti e non correnti al 30 giugno 2017 e al 31 dicembre 2016:

(Importi in migliaia di Euro)

| | Al 30 giugno 2017 | | Al 31 dicembre 2016 | |
|---|-------------------|--------------------|---------------------|--------------------|
| | Quota corrente | Quota non corrente | Quota corrente | Quota non corrente |
| Finanziamenti a lungo termine | 20.017 | 250.082 | 19.688 | 241.207 |
| Debito per oneri su finanziamento | 1.122 | | 1.140 | |
| Denaro caldo | 60.000 | | | |
| Fair value derivati | | 8.257 | | 9.721 |
| Debiti verso banche | 81.139 | 258.339 | 20.828 | 250.928 |
| Debiti verso obbligazionisti | | 298.221 | | 298.009 |
| Debiti per oneri su obbligazioni | 1.901 | | 6.627 | |
| Debiti per leasing | 7 | | 31 | |
| Debiti per finanziamenti agevolati | 44 | 111 | 44 | 132 |
| Debiti verso altri finanziatori | 1.952 | 298.332 | 6.702 | 298.141 |
| Totale passività correnti e non correnti | 83.091 | 556.671 | 27.530 | 549.069 |

L'indebitamento finanziario lordo del Gruppo, composto dalle passività riportate in tabella, a fine giugno 2017 è costituito per oltre il 90% da indebitamento a medio lungo termine, di cui più della 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 155 migliaia di euro relativi a un finanziamento agevolato, da finanziamenti derivanti da rac-

colta BEI (di cui il 59% con scadenza superiore a 5 anni e solo il 7% in scadenza nei prossimi 12 mesi). La quota residua dell'indebitamento finanziario lordo è costituita da finanziamenti a breve termine (utilizzi di linee di denaro caldo) a copertura dei fabbisogni gestionali di fine giugno 2017.

Di seguito si riporta la composizione dell'indebitamento finanziario netto del Gruppo determinato al 30 giugno 2017 e al 31 dicembre 2016:

Indebitamento finanziario netto

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | | Al 31 dicembre 2016 | |
|--|-------------------|-----------------|---------------------|-----------------|
| | | | | |
| A. Disponibilità liquide | | (37.265) | | (47.236) |
| B. Altre disponibilità liquide | | | | |
| C. Titoli detenuti per la negoziazione | | | | |
| D. Liquidità (A)+(B)+(C) | | (37.265) | | (47.236) |
| E. Crediti finanziari | | | | |
| F. Debiti finanziari correnti | | 63.023 | | 7.767 |
| G. Parte corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine | | 20.061 | | 19.732 |
| H. Altri debiti finanziari correnti | | 7 | | 31 |
| I. Debiti e altre passività finanziarie correnti (F)+(G)+(H) | | 83.091 | | 27.530 |
| J. Indebitamento finanziario corrente netto (D)+(E)+(I) | | 45.826 | | (19.706) |
| K. Parte non corrente dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine | | 250.082 | | 241.207 |
| L. Obbligazioni emesse | | 298.221 | | 298.008 |
| M. Altri debiti finanziari non correnti | | 8.368 | | 9.854 |
| N. Debiti ed altre passività finanziarie non correnti (K)+(L)+(M) | | 556.671 | | 549.069 |
| O. Indebitamento Finanziario Netto (J)+(N) | | 602.497 | | 529.363 |

A fine giugno 2017 l'indebitamento finanziario netto, pari a 602.497 migliaia di euro, registra un incremento di 73.134 migliaia di euro rispetto a fine 2016, in cui toccava 529.363 migliaia di euro.

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

- l'erogazione a fine giugno 2017 di nuovi finanziamenti a medio lungo termine per 20 milioni di euro, su raccolta BEI, a tasso variabile e di durata ventennale (*grace period* 4 anni);
- la prosecuzione del processo di ammortamento di una parte dei finanziamenti BEI (le quote capitali rimborsate nel 2017 sono state pari a 9.814 migliaia di euro);
- una minor liquidità per 9.971 migliaia di euro ed

un maggior ricorso a finanziamenti di breve termine (denaro caldo) per 60.000 migliaia di euro, necessari alla copertura dei fabbisogni di gestione e al pagamento dei dividendi 2016 (intervenuto a fine giugno);

- minori rettifiche IAS per 7.002 migliaia di euro determinate principalmente da (i) minori ratei passivi sui finanziamenti per 4.774 migliaia di euro, per l'effetto del pagamento della cedola obbligazionaria annuale con scadenza ad aprile (ii) il miglioramento del fair value dei derivati per 1.438 migliaia di euro per la chiusura nei termini contrattuali di un contratto di copertura e la prosecuzione del processo di ammortamento del nozionale (iii) l'impatto positivo per 770 migliaia di euro del costo ammortizzato connesso all'erogazione BEI di giu-

gno 2017 (iv) il minor debito per *leasing* per 24 migliaia di euro.

Si precisa che alcuni finanziamenti prevedono obblighi di mantenimento di specifici indici finanziari (*covenant*), 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.

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 *covenant* sopra citati.

Nella seguente tabella è riportata la riconciliazione tra il debito per locazione finanziaria e i canoni di *leasing* da pagare al 30 giugno 2017:

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 |
|--|-------------------|
| Canoni di locazione fino a scadenza contratto | 7 |
| Interessi impliciti | - |
| Valore attuale dei canoni fino a scadenza contratto | 7 |
| Importi per fatture non pagate | - |
| Totale debiti per leasing (corrente e non corrente) | 7 |

9.17 Debiti commerciali

Di seguito la tabella di composizione dei debiti commerciali:

| Debiti commerciali | | |
|----------------------------------|-------------------|---------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
| Debiti verso fornitori | 112.346 | 151.042 |
| Acconti | 7.347 | 7.023 |
| Debiti verso imprese collegate | 5.429 | 3.465 |
| Totale debiti commerciali | 125.122 | 161.530 |

I debiti verso fornitori (che includono debiti per fatture da ricevere per 61.530 migliaia di Euro al 30 giugno 2017 e 83.154 migliaia di euro al 31 dicembre 2016) si riferiscono ad acquisti di beni e prestazioni di servizi relativi all'attività di gestione e alla realizzazione degli investimenti del Gruppo.

I debiti per acconti al 30 giugno 2017, pari a 7.347 migliaia di Euro (7.023 migliaia di euro al 31 dicembre 2016) sono attribuibili principalmente ad acconti da clienti.

I debiti verso le società collegate sono dovuti a prestazioni di servizi e oneri diversi.

9.18 Debiti per imposte dell'esercizio

I debiti per imposte, pari a 12.639 migliaia di euro al 30 giugno 2017 (6.841 migliaia di euro al 31 dicembre 2016), sono costituiti principalmente dal debito IRPEF sul lavoro dipendente e autonomo per 3.984 migliaia di euro (5.095 migliaia di euro al 31 dicembre 2016), dal debito IRES per 1.938 migliaia di euro (nullo al 31 dicembre 2016), dal debito IRAP per 1.848 migliaia di euro (1.034 migliaia di euro al 31 dicembre 2016), dal debito IVA per 4.417 migliaia di euro al 30 giugno 2017 (686 migliaia di euro al 31 dicembre 2016) e da altri debiti di natura fiscale per 449 migliaia di euro (26 migliaia di euro al 31 dicembre 2016).

9.19 Altri debiti

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

| Altri debiti | | |
|---|-------------------|---------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
| Servizi antincendio aeroportuali | 56.063 | 53.088 |
| Addizionali | 47.221 | 46.011 |
| Altri debiti e riclassifica ratei e risconti passivi | 26.407 | 15.768 |
| Debiti verso i dipendenti per competenze maturate | 12.529 | 13.632 |
| Debiti verso lo Stato per canone concessorio | 12.436 | 12.198 |
| Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale | 11.147 | 12.039 |
| Debiti verso i dipendenti per ferie non godute | 3.261 | 2.881 |
| Debiti verso A2A per certificati verdi | 1.902 | 2.296 |
| Depositi cauzionali di terzi | 1.166 | 1.277 |
| Debiti verso Ministero per quote CO ₂ | 445 | 81 |
| Debiti verso altri per trattenute c/dipendenti | 295 | 265 |
| Debiti verso CdA e Collegio Sindacale | 271 | 197 |
| Debito verso lo Stato per canone concessorio e servizi di sicurezza | 189 | 85 |
| Debiti verso terzi per incassi di biglietteria | 126 | 414 |
| Debito verso azionisti per dividendi | 84 | 95 |
| Totale altri debiti | 173.542 | 160.327 |

Relativamente al debito a carico del Gruppo SEA per servizi antincendio aeroportuali, risulta pendente, presso il tribunale Civile di Roma il ricorso promosso dalla Capogruppo al fine di ottenere l'accertamento dell'inesistenza dell'obbligo giuridico di versare tale contributo. Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto scritto nella Relazione sulla gestione nel capitolo "Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2017". La voce "Addizionali" è rappresentativa dell'addi-

zionale sui diritti d'imbarco istituita dalle Leggi n. 166/2008, n. 350/2003, n. 43/2005 e n. 296/2006. La voce "Altri debiti e riclassifica ratei e risconti passivi", pari a 26.407 migliaia di euro al 30 giugno 2017 (15.768 migliaia di euro al 31 dicembre 2016), si riferisce principalmente ai risconti passivi clienti connessi a ricavi di competenza di esercizi futuri e ad altri debiti minori.

10. Note al Conto Economico

10.1 Ricavi di gestione

La tabella seguente illustra il dettaglio dei ricavi di gestione per i periodi chiusi al 30 giugno 2017 e 2016.

Tali dati riflettono la vista gestionale e manageriale dei *business* in cui il Gruppo opera. Tali dati pertanto potrebbero differire rispetto a quelli presentati a livello di singola *legal entity*.

| Ricavi di gestione | | |
|----------------------------------|------------------|------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 |
| Commercial Aviation | 320.322 | 296.951 |
| General Aviation | 6.141 | 6.367 |
| Gestione Energy | 7.785 | 7.239 |
| Totale ricavi di gestione | 334.248 | 310.557 |

Nei primi sei mesi del 2017 i ricavi di gestione si attestano a 334.248 migliaia di euro, in aumento del 7,6% rispetto ai primi sei mesi del 2016. I ricavi di gestione includono ricavi Commercial Aviation, ricavi General Aviation e ricavi del *business Energy*.

Ricavi di Gestione Commercial Aviation

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

| Ricavi di gestione Aviation | | |
|---|------------------|------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 |
| Diritti e infrastrutture centralizzate | 182.430 | 164.985 |
| Ricavi da gestione dei controlli di sicurezza | 21.393 | 20.918 |
| Utilizzo spazi in regime regolamentato | 6.415 | 6.556 |
| Totale ricavi di gestione Aviation | 210.238 | 192.459 |

Nel primo semestre 2017, i ricavi *Aviation* hanno registrato un incremento di 17.779 migliaia di euro (+9,24%) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. In particolar modo, i ricavi per diritti e

infrastrutture centralizzate sono cresciuti di 17.445 migliaia di euro (+10,57%), prevalentemente per effetto dei maggiori volumi di traffico e dell'evoluzione tariffaria legata al Contratto di Programma.

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

Ricavi di gestione Non Aviation

| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 |
|---|------------------|------------------|
| Retail | 46.048 | 42.836 |
| Parcheggi | 31.134 | 29.000 |
| Cargo | 7.589 | 6.312 |
| Pubblicità | 5.273 | 5.195 |
| Premium service | 8.902 | 8.977 |
| Real estate | 1.235 | 1.216 |
| Altri ricavi e servizi | 9.903 | 10.956 |
| Totale ricavi di gestione Non Aviation | 110.084 | 104.492 |

I ricavi *retail* hanno registrato un aumento di 3.212 migliaia di euro (7,5%), principalmente come effetto netto tra: i) aumento dei ricavi *food & beverage* per 358 migliaia di euro (3,92%); ii) l'aumento dei ricavi per negozi per 1.357 migliaia di euro (5,94%); iii)

aumento dei ricavi per *car rental* per 577 migliaia di euro (8,43%); iv) aumento dei ricavi per attività bancarie per 921 migliaia di euro (22,98%).

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

Ricavi Retail

| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 |
|-------------------------------|------------------|------------------|
| Shops | 24.207 | 22.851 |
| Food & Beverage | 9.491 | 9.133 |
| Car Rental | 7.422 | 6.845 |
| Servizi bancari | 4.928 | 4.007 |
| Totale retail | 46.048 | 42.836 |

Ricavi di Gestione General Aviation

Il *business General Aviation* include le attività di Aviazione generale, che comprendono l'intera gamma di servizi connessi al traffico *business* presso il piazzale Ovest dell'aeroporto di Linate. I dati comparativi del 2016 includono anche i risultati del *business handling*

di aviazione generale, consolidato con il metodo integrale sino al 31 marzo 2016. I ricavi del *business General Aviation*, pari a 6.141 migliaia di euro registrano una riduzione, pari al 3,54%, rispetto al periodo di confronto. Si rimanda alla Relazione sulla gestione per le dinamiche gestionali.

Ricavi di Gestione Energy

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

| Ricavi di gestione Energy | | |
|---|------------------|------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 |
| Vendita energia elettrica | 5.066 | 3.302 |
| Vendita energia termica | 2.412 | 1.711 |
| Altri ricavi e servizi | 307 | 2.226 |
| Totale ricavi di gestione Energy | 7.785 | 7.239 |

Per ulteriori dettagli sui ricavi si rimanda a quanto esposto nella relazione al paragrafo "Andamento operativo-Analisi di settore".

10.2 Ricavi per lavori su beni in concessione

I ricavi per lavori su beni in concessione passano da 23.180 migliaia di euro al 30 giugno 2016 a 9.286 migliaia di euro al 30 giugno 2017, con un decremento del 59,9%. Tali ricavi corrispondono alle opere realizzate sui beni in concessione maggiorati di un

mark up del 6% rappresentativo sia della remunerazione dei costi interni per attività di direzione lavori e progettazione svolta dalla Società, sia di un *mark up* che un *general constructor* richiederebbe per svolgere la medesima attività, e sono inclusi nella *business unit Aviation*. L'andamento di tale voce è strettamente collegato all'attività di investimento e di miglioria della struttura.

10.3 Costi del lavoro

La tabella di seguito dettaglia i costi del lavoro:

| Costi del lavoro | | |
|----------------------------------|------------------|------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 |
| Salari, stipendi e oneri sociali | 86.541 | 83.110 |
| Trattamento fine rapporto | 3.897 | 3.897 |
| Altri costi del lavoro | 8.481 | 2.672 |
| Totale | 98.919 | 89.679 |

Nel primo semestre 2017, il costo del lavoro del Gruppo è aumentato di 9.240 migliaia di euro (10,3%) rispetto al primo semestre 2016.

L'incremento è determinato dall'adeguamento al Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro siglato nel 2014 (il cui aumento retributivo era scaglionato in più

tranche) e ai piani di incentivazione all'esodo condiziati con le organizzazioni sindacali, i cui impatti sono stati registrati tra gli "Altri costi del lavoro".

La procedura di mobilità ha inciso sul calo del numero medio di dipendenti FTE, passato da 2.810 del primo semestre 2016 a 2.758 del primo semestre 2017.

La tabella di seguito evidenzia il numero dei dipendenti medi FTE per categoria dei periodi: gennaio-giugno 2017 e gennaio-giugno 2016:

| Numero medio dipendenti equivalenti (FTE) | | | | |
|--|------------------|-------------|------------------|-------------|
| | 1° semestre 2017 | % | 1° semestre 2016 | % |
| Dirigenti e Quadri | 326 | 12% | 321 | 11% |
| Impiegati | 1.747 | 63% | 1.774 | 63% |
| Operai | 666 | 24% | 694 | 25% |
| Totale dipendenti subordinati | 2.739 | 99% | 2.789 | 99% |
| Dipendenti somministrati | 19 | 1% | 21 | 1% |
| Totale dipendenti | 2.758 | 100% | 2.810 | 100% |

10.4 Materiali di consumo

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

| Costi per materiali di consumo | | |
|---|------------------|------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 |
| Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci | 16.359 | 19.503 |
| Variazione delle rimanenze | 83 | (370) |
| Totale | 16.442 | 19.133 |

Al 30 giugno 2017, i costi per materiali di consumo hanno registrato un decremento di 2.691 migliaia di euro (14,1%) rispetto al corrispondente periodo del 2016, passando da 19.133 migliaia di euro a 16.442

migliaia di euro, per effetto principalmente di: i) minori costi per metano ed energia elettrica; ii) minori costi di carburante; iii) parzialmente compensati dall'aumento dei costi per il liquido sghiacciante.

10.5 Altri costi operativi

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

| Altri costi operativi | | |
|---|-------------------------|-------------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 |
| Costi commerciali e contributi sviluppo traffico | 25.347 | 20.437 |
| Servizi aeroportuali | 13.648 | 13.777 |
| Canoni pubblici | 15.132 | 14.678 |
| Costi di manutenzione ordinaria | 13.506 | 14.333 |
| Pulizia | 6.903 | 6.662 |
| Altri costi operativi | 9.550 | 9.511 |
| Servizi professionali | 3.203 | 4.760 |
| Oneri tributari | 3.778 | 3.888 |
| Utenze e spese di vigilanza | 3.676 | 3.478 |
| Canoni hardware e software e affitti passivi | 2.501 | 2.266 |
| Assicurazioni | 738 | 923 |
| Emolumenti e costi del Collegio Sindacale e del CdA | 473 | 432 |
| Altri costi amministrativi | 2.250 | 2.529 |
| Altri costi | 119 | 738 |
| Totale altri costi operativi | 100.824 | 98.412 |

Nei primi sei mesi del 2017, gli altri costi operativi sono aumentati di 2.412 migliaia di euro rispetto ai primi sei mesi del 2016 (-2,45%), passando da 98.412 migliaia di euro a 100.824 migliaia di euro. I maggiori costi variabili legati ai volumi di traffico e alla gestione dei servizi ai passeggeri (fee parcheggi) nel periodo in esame sono stati parzialmente compensati dalla cancellazione dei costi per oneri di sistema stanziati negli esercizi 2015 e 2016 (a seguito della conversione del c.d. "Decreto milleproroghe" con cui il legislatore ha deciso di rinviare l'applicazione degli oneri di sistema a partire dal 1 gennaio 2018) e

da una diminuzione dei costi per assicurazioni e per servizi professionali.

La voce "Canoni pubblici" comprende i) canone concessorio verso lo stato per 11.575 migliaia di euro (11.007 migliaia di euro a giugno 2016); ii) costi per servizio antincendio negli aeroporti per 2.974 migliaia di euro (3.160 migliaia di euro a giugno 2016); iii) canone concessorio verso l'erario per servizi di sicurezza per 497 migliaia di euro (451 migliaia di euro a giugno 2016); iv) canoni e concessioni a enti diversi per 86 migliaia di euro (58 migliaia di euro a giugno 2016).

10.6 Accantonamenti e svalutazioni

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

| Accantonamenti e svalutazioni | | |
|--|------------------|------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 |
| Svalutazioni/(scioglimenti) dei crediti dell'attività circolante e disponibilità liquide | 3.327 | 694 |
| Accantonamenti/(scioglimenti) ai fondi per oneri futuri | (839) | (2.240) |
| Totale accantonamenti e svalutazioni | 2.488 | (1.546) |

Nei primi sei mesi del 2017 gli accantonamenti e svalutazioni netti aumentano di 4.034 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, passando da un rilascio di 1.546 migliaia di euro al 30 giugno 2016 a un accantonamento di 2.488 migliaia di euro al 30 giugno 2017.

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

10.7 Costi per lavori su beni in concessione

I costi per lavori su beni in concessione passano da 21.641 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2016 a 8.597 migliaia di euro nei primi sei mesi del 2017. Questi rappresentano, ai sensi dell'IFRIC 12, il costo per le opere realizzate sui beni in concessione. L'andamento di tale voce è strettamente collegato alla connessa attività di investimento.

10.8 Accantonamento fondo ripristino e sostituzione

| Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione | | |
|--|------------------|------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 |
| Accantonamento fondo di ripristino e sostituzione | 6.055 | 7.048 |

Gli accantonamenti al fondo di ripristino e sostituzione pari a 6.055 migliaia di euro al 30 giugno 2017 e a 7.048 migliaia di euro al 30 giugno 2016 accolgono gli accantonamenti per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità delle infrastrutture in concessione.

Nel 2017 si è registrato, a fronte di un accantonamento

pari a 7.546 migliaia di euro, un rilascio del fondo pari a 1.491 migliaia di euro, al fine di adeguare il fondo alle nuove normative del settore sulle attrezzature radiogene.

10.9 Ammortamenti

La voce "Ammortamenti" è dettagliabile come segue:

| Ammortamenti | | |
|---|------------------|------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 |
| Ammortamento immobilizzazioni immateriali | 25.429 | 22.112 |
| Ammortamento immobilizzazioni materiali e invest. immobiliari | 8.705 | 8.000 |
| Totale ammortamenti | 34.134 | 30.112 |

Nei primi sei mesi del 2017 gli ammortamenti si incrementano di 4.022 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo del 2016 (+13,4%), passando da 30.112 migliaia di euro a 34.134 migliaia di euro. 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 superio-

re comunque alla durata della concessione e dall'altro l'accelerazione degli ammortamenti delle attrezzature radiogene che verranno sostituite entro il 2020, come previsto dalla normativa di riferimento.

10.10 Proventi (oneri) da partecipazioni

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

| Proventi (oneri) da partecipazioni | | |
|--|------------------|------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 |
| SACBO SpA | 2.414 | 2.149 |
| Dufrital SpA | 822 | 133 |
| Malpensa Logistica Europa SpA | 322 | 134 |
| Disma SpA | 123 | 159 |
| SEA Services Srl | 451 | 152 |
| Signature Flight Support Italy Srl | (52) | (71) |
| Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni | 4.080 | 2.656 |
| Altri proventi da partecipazioni | - | 2.856 |
| Totale proventi (oneri) da partecipazioni | 4.080 | 5.512 |

Nel primo semestre 2017 i proventi netti da partecipazioni registrano una riduzione pari a 1.432 migliaia di euro, passando da 5.512 migliaia di euro del 2016 a 4.080 migliaia di euro del 2017 e includono le partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio Netto e gli altri proventi e oneri.

La voce "Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni" esprime gli effetti economici derivanti dalla valutazione a Patrimonio Netto delle società collegate, pari a 4.080 migliaia di euro nel 2017 (2.656 migliaia di euro nel 2016). 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. L'incremento risultante dal con-

fronto tra i due periodi, pari a 1.424 migliaia di euro recepisce l'effetto netto dei risultati conseguiti dalle società collegate nel primo semestre 2017.

Gli altri proventi sono nulli nel primo semestre 2017. Nel primo semestre 2016 erano state rilevate poste non ricorrenti relative a: i) la plusvalenza di SEA Prime per la cessione del 60% della partecipazione in Prime Aviation Services SpA (ora Signature Flight Support Italy Srl), pari a 955 migliaia di euro e ii) i dividendi per 1.901 migliaia di euro, deliberati dall'Assemblea degli Azionisti di Airport Handling SpA in data 6 maggio 2016 sulla destinazione dell'utile dell'esercizio 2015, relativamente agli Strumenti Finanziari Partecipativi detenuti da SEA.

10.11 Proventi (oneri) finanziari

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

| Proventi (oneri) finanziari | | |
|--|------------------|------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 |
| Utili su cambi | 9 | 86 |
| Altri proventi finanziari | 242 | 113 |
| Totale proventi finanziari | 251 | 199 |
| Interessi passivi su finanziamenti a medio/lungo termine | (6.222) | (6.451) |
| Commissioni su finanziamenti | (786) | (743) |
| Perdite su cambi | (11) | (27) |
| Altri interessi passivi: | (2.017) | (2.406) |
| - oneri finanz su TFR | (319) | (407) |
| - oneri finanz su Leasing | (1) | (13) |
| - oneri finanz su Derivati | (1.265) | (1.438) |
| Altri | (432) | (548) |
| Totale oneri finanziari | (9.036) | (9.627) |
| Totale proventi (oneri) finanziari | (8.785) | (9.428) |

Gli oneri finanziari netti, al 30 giugno 2017, ammontano a 8.785 migliaia di euro, in diminuzione di 643 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente, a fronte di una riduzione degli oneri finanziari lordi di 591 migliaia di euro.

Su tale riduzione hanno influito diversamente i seguenti principali fattori: (i) minori interessi passivi di

periodo su finanziamenti a medio lungo termine per 229 migliaia di euro per diminuzione dell'indebitamento lordo e riduzione del costo medio del debito; (ii) minori altri interessi passivi per 389 migliaia di euro, su cui incidono minori oneri su derivati.

Nel medesimo periodo i proventi finanziari sono aumentati di 52 migliaia di euro.

10.12 Imposte

Di seguito il dettaglio della voce imposte:

| Imposte | | |
|--------------------------------------|------------------|------------------|
| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | 1° semestre 2016 |
| Imposte correnti | 21.672 | 24.127 |
| Imposte differite/ (anticipate) | (1.402) | (2.988) |
| Totale | 20.270 | 21.139 |

Nei primi sei mesi del 2017 le imposte diminuiscono di 871 migliaia di euro, passando da 21.139 migliaia

di euro al 30 giugno 2016 a 20.270 migliaia di euro al 30 giugno 2017.

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

| (Importi in migliaia di Euro) | 1° semestre 2017 | % | 1° semestre 2016 | % |
|---|------------------|--------------|------------------|--------------|
| Utile prima delle imposte attività in funzionamento | 71.371 | | 65.342 | |
| Utile/Perdita prima delle imposte da attività cessate | 1.556 | | (8) | |
| Utile prima delle imposte | 72.926 | | 65.333 | |
| Imposte sul reddito teoriche | 17.502 | 24,0% | 17.967 | 27,5% |
| Effetto fiscale differenze permanenti | (532) | -0,7% | (1.477) | -2,3% |
| IRAP | 3.199 | 4,4% | 3.048 | 4,7% |
| Altro | 99 | 0,1% | 1.602 | 2,5% |
| Totale | 20.270 | 27,8% | 21.139 | 32,4% |
| Imposte sul reddito da attività in funzionamento | (20.270) | | (21.140) | |
| Imposte sul reddito da attività cessate | 0 | | 1 | |
| Totale imposte del Gruppo | (20.270) | | (21.139) | |

11. Risultato netto da attività cessate

Il risultato netto delle attività cessate rileva un utile pari a 1.556 migliaia di euro. La voce comprende il risultato della società SEA Handling SpA in liquidazione, a seguito della sua classificazione come attività cessate avvenuta nell'esercizio 2014.

Per ulteriori dettagli si rimanda al paragrafo "Attività e passività cessate e risultato netto da attività cessate" delle Note esplicative.

12. Risultato per azione

Il risultato base per azione è calcolato dividendo l'utile netto del periodo attribuibile al Gruppo per la

media ponderata del numero delle azioni ordinarie in circolazione nel periodo. In relazione al risultato netto diluito per azione, non essendo stati emessi strumenti partecipativi del capitale sociale della capogruppo, la media ponderata delle azioni in circolazione è la medesima utilizzata per la determinazione dell'utile base per azione.

Pertanto il risultato base per azione al 30 giugno 2017 risulta pari a euro 0,21 (risultato netto di periodo 52.638 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

Al 30 giugno 2016 risulta pari a euro 0,18 (risultato netto di periodo 44.173 migliaia di euro /n. azioni in circolazione 250.000.000).

13. 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 condizio-

ni di mercato, tenuto conto delle caratteristiche dei beni e dei servizi prestati.

Nella seguente tabella sono riportati i saldi patrimoniali ed economici con parti correlate al 30 giugno 2017 e per il periodo di sei mesi chiuso alla stessa data, con indicazione dell'incidenza sulla relativa voce di bilancio:

Rapporti del Gruppo con Parti Correlate (al 30 giugno 2017)

| (Importi in migliaia di Euro) | Crediti Commerciali | Altri crediti | Debiti Commerciali | Ricavi di gestione | Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in conc.) |
|--|---------------------|---------------|--------------------|--------------------|---|
| Partecipazioni in imprese collegate | | | | | |
| SACBO(*) | 194 | | 1.319 | 334 | 5.018 |
| Dufrital | 6.354 | 1.678 | 1.140 | 15.060 | 8 |
| Malpensa Logistica Europa | 1.282 | | 1.047 | 2.106 | 10 |
| SEA Services | 1.325 | | 1.806 | 1.461 | 1.371 |
| Disma | 72 | 94 | 86 | 105 | 0 |
| Signature Flight Support Italy | 641 | | 31 | 478 | 95 |
| Totale parti correlate | 9.868 | 1.772 | 5.429 | 19.544 | 6.502 |
| Totale voce di bilancio | 134.393 | 21.095 | 125.122 | 334.248 | 216.185 |
| % sul totale voce di bilancio | 7,34% | 8,40% | 4,34% | 5,85% | 3,01% |

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 5.018 migliaia di Euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Di seguito si riportano i flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con parti correlate per il periodo chiuso al 30 giugno 2017, con indicazione della percentuale sulla relativa voce di bilancio:

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti Correlate (al 30 giugno 2017)

| (Importi in migliaia di Euro) | Partecipazioni in imprese collegate | Partecipazioni in altre imprese | Totale rapporti verso entità correlate | Saldo consolidato | % |
|---|-------------------------------------|---------------------------------|--|-------------------|--------|
| A) Cash flow derivante dall'attività operativa | (2.155) | | (2.155) | 18.924 | -11,4% |
| B) Cash flow derivante dall'attività di investimento | 4.169 | | 4.169 | (16.344) | -25,5% |
| C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento | | | | (13.211) | 0,0% |

Le transazioni con le parti correlate, nel periodo chiuso al 30 giugno 2017, hanno riguardato prevalentemente:

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

- per la distribuzione dei carburanti (Disma);
- fornitura da parte di SEA Energia di energia elettrica a Dufrital;
- ricavi per service amministrativo, nonché relativi ai corrispettivi e alla concessione rilasciata da SEA Prime per il rifornimento di carburante; costi per *push-back* (Signature Flight Support Italy).

Le operazioni sopra elencate rientrano nella gestione ordinaria del Gruppo e sono effettuate a valori di mercato.

Di seguito sono riportati i corrispondenti dati comparativi:

Rapporti del Gruppo con Parti Correlate (al 30 giugno 2016)

| (Importi in migliaia di Euro) | Crediti Commerciali | Altri crediti | Debiti Commerciali | Ricavi di gestione | Costi operativi (esclusi costi per lavori su beni in conc.) |
|--|---------------------|---------------|--------------------|--------------------|---|
| Partecipazioni in imprese collegate | | | | | |
| SACBO(*) | 153 | | 431 | 2.278 | 4.846 |
| Dufrital | 5.732 | | 771 | 14.050 | 9 |
| Malpensa Logistica Europa | 330 | | 35 | 2.231 | 0 |
| SEA Services | 478 | | 959 | 1.290 | 1.288 |
| Disma | 54 | 140 | 32 | 416 | 0 |
| Signature Flight Support Italy | 385 | | 118 | 134 | 242 |
| Totale parti correlate | 7.132 | 140 | 2.346 | 20.399 | 6.385 |
| Totale voce di bilancio | 98.052 | 20.024 | 136.740 | 310.557 | 207.224 |
| % sul totale voce di bilancio | 7,27% | 0,70% | 1,72% | 6,57% | 3,08% |

(*) La voce "Costi operativi" relativa ai rapporti con SACBO, pari a 4.846 migliaia di Euro, non include la quota fatturata da SEA ai clienti finali e trasferita alla collegata.

Flussi di cassa dei rapporti del Gruppo con Parti Correlate (al 30 giugno 2016)

| (Importi in migliaia di Euro) | Partecipazioni in imprese collegate | Partecipazioni in altre imprese | Totale rapporti verso entità correlate | Saldo consolidato | % |
|---|-------------------------------------|---------------------------------|--|-------------------|-------|
| A) Cash flow derivante dall'attività operativa | 2.968 | | 2.968 | 46.773 | 6,3% |
| B) Cash flow derivante dall'attività di investimento | 2.116 | | 2.116 | (33.549) | -6,3% |
| C) Cash flow derivante dall'attività di finanziamento | | | | (49.435) | 0,0% |

14. Altri rapporti con Parti Correlate

Non si segnalano altri rapporti con Parti Correlate nei primi sei mesi del 2017.

15. Compensi degli Amministratori

I compensi corrisposti dalla Società e/o dalle altre società del Gruppo, a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma, per il periodo chiuso al 30 giugno 2017 per il Consiglio di Amministrazione sono pari a 328 migliaia di euro.

16. Compensi del Collegio Sindacale

Nel periodo chiuso al 30 giugno 2017 l'ammontare complessivo dei compensi del Collegio Sindacale, comprensivo degli oneri previdenziali e dei costi accessori, è pari a 144 migliaia di euro.

17. Impegni e garanzie

17.1 Impegni per investimenti

Il Gruppo ha in essere impegni per contratti di investimenti per 18.100 migliaia di euro al 30 giugno 2017 (22.433 migliaia di euro al 31 dicembre 2016), il cui valore è esposto al netto delle opere già realizzate e fatturate al Gruppo, come di seguito rappresentato:

Dettaglio Impegni per progetto

| (Importi in migliaia di Euro) | Al 30 giugno 2017 | Al 31 dicembre 2016 |
|--|----------------------|------------------------|
| Progettazione e realizzazione di un nuovo magazzino presso Cargo City di Malpensa | 5.057 | 7.582 |
| Progettazione e manutenzione straordinaria opere civili e impiantistica di Linate e Malpensa | 5.041 | 6.403 |
| Progettazione e manutenzione straordinaria delle infrastrutture di volo e viabilità di Linate e Malpensa | 3.922 | 3.201 |
| Interventi manutenzione straordinaria per opere civili ed impiantistiche aviazione generale | 1.896 | 2.212 |
| Progettazione e lavori sistemazione fiume Lambro aviazione generale | 1.329 | 1.542 |
| Hangar aviazione generale | 740 | 1.270 |
| Automezzi di pista | | 104 |
| Accordo quadro per attività di supporto alla progettazione impianti aviazione generale | 97 | 100 |
| Accordo quadro coordinamento sicurezza aviazione generale | 18 | 20 |
| Totale | 18.100 | 22.433 |

17.2 Garanzie

Le garanzie reali, pari a 2.033 migliaia di euro al 30 giugno 2017 sono relative al pegno su crediti a fronte dei finanziamenti erogati da istituti di credito su fondi BEI. Al 30 giugno 2017 le fidejussioni a favore di altri sono costituite da:

- due fidejussioni bancarie, pari rispettivamente a 42.000 migliaia di euro e a 46.000 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 alla Banca Popolare di Milano a garanzia della linea di credito ricevuta dalle società aderenti alla tesoreria centralizzata;
- fidejussione di 24.096 migliaia di euro a favore di ENAC a garanzia del canone concessorio;
- fidejussione di 4.000 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa per l'utilizzo da parte di SEA di terreni di proprietà del predetto Ministero in seguito al rifacimento della viabilità per l'apertura del nuovo parcheggio multipiano dell'Aeroporto di Milano Linate, per la realizzazione di opere presso Ghedi iniziate nell'esercizio 2015. Tale garanzia rientra nell'accordo tecnico che SEA ha sottoscritto il 4 giugno 2009 con

- il Ministero della Difesa e con l'ENAC nel quale viene stabilito che il Ministero della Difesa cede ad ENAC alcuni immobili demaniali non più di interesse militare situati a ridosso degli Aeroporti di Milano. SEA, avendo la necessità di utilizzare tali beni per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti, acquisisce la concessione in uso degli stessi fino al 2041 dietro la realizzazione di una serie di opere a favore del Ministero della Difesa, per un ammontare pari a 25.900 migliaia di euro, comprensivo dei lavori a fronte della disponibilità dei terreni su Linate. Relativamente alle aree di Malpensa sono in corso trattative con il Ministero per la definizione dei terreni da cedere a SEA e delle relative opere che la stessa sarà chiamata a realizzare;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore di SAC-BO per la gestione dei parcheggi di Bergamo;
- fidejussione di 2.000 migliaia di euro a favore del Ministero della Difesa a garanzia delle obbligazioni previste dall'accordo tecnico del 04/06/2009 a seguito della consegna anticipata di una superficie del compendio "Cascina Malpensa";
- dalla garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Enel Distribuzione per il trasporto dell'energia per 902 migliaia di euro;

- dalla fidejussione rilasciata dalla Banca Popolare di Milano alla Terna (Rete elettrica nazionale SpA) a garanzia del dispacciamento dell'energia elettrica per 1.214 migliaia di euro;
- dalla garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a GESAC per la fornitura di energia elettrica all'aeroporto di Napoli e Torino per 112 migliaia di euro;
- dalla garanzia prestata dalla Banca Popolare di Milano a Unareti per il trasporto dell'energia per 173 migliaia di euro;
- fidejussione di 102 migliaia di euro a favore del fornitore Contract GmbH per il noleggio di autobus inter-pista;
- dalla fidejussione prestata dalla Banca Popolare di Milano a favore dell'Agenzia delle Dogane di Milano a garanzia del corretto versamento delle imposte di consumo per 69 migliaia di euro;
- fidejussione di 75 migliaia di euro a favore di Direzione Ufficio delle Dogane Milano 3 (Aviazione generale);
- 451 migliaia di euro per altre fidejussioni minori.

18. 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.

19. Transazioni derivanti da operazioni non ricorrenti

Nel corso dei primi sei mesi del 2017 il Gruppo SEA ha posto in essere le seguenti transazioni derivanti da operazioni non ricorrenti:

- In data 30 maggio 2017, l'Autorità ha dato conferma dell'avvenuta rideterminazione della sanzione, irrogata da AGCM a conclusione del Procedimento a seguito della denuncia di Cedior Sociedad Anonima ("CEDICOR"), contestando a SEA di aver abusato della propria posizione dominante in violazione dell'art.102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea ("TFUE") nell'ambito della procedura di gara indetta per la dismissione di ATA Ali Trasporti Aerei SpA (oggi SEA Prime SpA), in 936.320 euro e dell'avvenuta

comunicazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze, del nulla osta alla restituzione della somma complessiva di 2.430.343 euro (di cui 2.428.680 euro a titolo di sanzione e 1.663 euro a titolo di interessi di mora). In attesa dell'effettivo pagamento, si è provveduto a iscrivere, nei conti della società, un provento, di importo pari 2.430.343 euro.

- Con la conversione del c.d. "Decreto milleproroghe" il legislatore ha deciso di rinviare l'applicazione degli oneri di sistema a partire dal 1 gennaio 2018. Si è provveduto, pertanto, a stornare gli importi stanziati per gli anni 2015 e 2016.

Nello stesso periodo del precedente esercizio, il Gruppo non aveva registrato transazioni derivanti da operazioni non ricorrenti.

20. Transazioni derivanti da operazioni atipiche e/o inusuali

In conformità a quanto previsto nella Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, nel corso del periodo chiuso al 30 giugno 2017 non sono state poste in essere operazioni atipiche e/o inusuali così come definite dalla Comunicazione stessa.

21. Altre informazioni

In data 3 maggio 2017 l'assemblea della Capogruppo SEA ha deliberato la distribuzione di dividendi per 70.300 migliaia di euro relativi all'utile dell'esercizio 2016, il cui pagamento è avvenuto nel mese di giugno 2017.

22. Passività potenziali e contenzioso

Si rimanda a quanto esposto nella Relazione sulla gestione al paragrafo "*Risk management framework*" e al paragrafo "*Principali contenziosi in essere al 30 giugno 2017*".

23. Attività potenziali

Non ci sono aggiornamenti rispetto a quanto esposto nella Relazione Finanziaria annuale al 31 dicembre 2016.

24. Fatti successivi di rilievo avvenuti dopo la chiusura del periodo

Si rimanda alla Relazione sulla gestione.

*Il Presidente del Consiglio di Amministrazione
Pietro Modiano*

RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE



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

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

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

**Agli Azionisti di
SOCIETÀ PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI – SEA S.p.A.**

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata, del conto economico consolidato, del conto economico consolidato complessivo, del rendiconto finanziario consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato e dalle relative note esplicative di Società per Azioni Esercizi Aeroportuali – SEA S.p.A. (“Società” o “SEA S.p.A.”) e controllate (“Gruppo SEA”) al 30 giugno 2017. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l’informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall’Unione Europea. È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

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

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo SEA al 30 giugno 2017 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l’informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall’Unione Europea.

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso 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.

Richiamo d'informativa

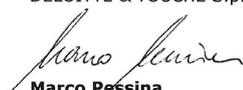
Senza modificare il nostro giudizio e per una migliore comprensione del bilancio, richiamiamo l'attenzione sui seguenti due aspetti:

- Nel bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2017 sono iscritti Euro 31,4 milioni di crediti verso Alitalia SAI S.p.A. ("Alitalia") sorti antecedentemente alla data del 2 maggio 2017 ("Crediti Progressi") - data di apertura della Procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia ai sensi dell'art. 2, comma 2, del Decreto-Legge n. 347/2003. Come riportato al paragrafo "Rischio connesso alla Procedura di Amministrazione Straordinaria di Alitalia SAI S.p.A, ai sensi dell'art. 2, comma 2, del decreto-legge n. 347/2003" gli Amministratori ritengono, allo stato e sulla base delle informazioni attualmente disponibili, di aver considerato gli attuali profili di incertezza e di rischio nel più ampio contesto della valutazione complessiva dei crediti commerciali e prevedono di aggiornare le stime all'ottenimento di più compiute informazioni anche in attesa dei sopracitati eventi.

Gli Amministratori precisano inoltre che 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.

- Nella relazione sulla gestione, ed in particolare al paragrafo "Rischio connesso alla decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di SEA Handling e alla Decisione del 9 luglio 2014 di avvio di nuova istruttoria sulla costituzione e capitalizzazione di Airport Handling" sono evidenziate le considerazioni svolte dagli Amministratori (i) sullo stato delle iniziative giudiziali e stragiudiziali in essere con la Commissione Europea in relazione alla procedura di indagine del 19 dicembre 2012 concernente gli asseriti Aiuti di Stato concessi a favore di Sea Handling S.p.A., con particolare riferimento alla liquidazione della controllata Sea Handling S.p.A. e alle iniziative poste in essere dal Trustee circa la cessione di una quota del capitale di Airport Handling S.p.A. perfezionatasi in data 23 marzo 2016, e (ii) sulle evoluzioni determinate dalla Decisione del 9 luglio 2014 della Commissione Europea resa pubblica in data 6 febbraio 2015 circa la costituzione e capitalizzazione di Airport Handling S.p.A., il cui procedimento di indagine si è concluso con la Decisione del 5 luglio 2016 della Commissione Europea.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Marco Pessina
Socio

Milano, 31 luglio 2017



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

